

За рулем

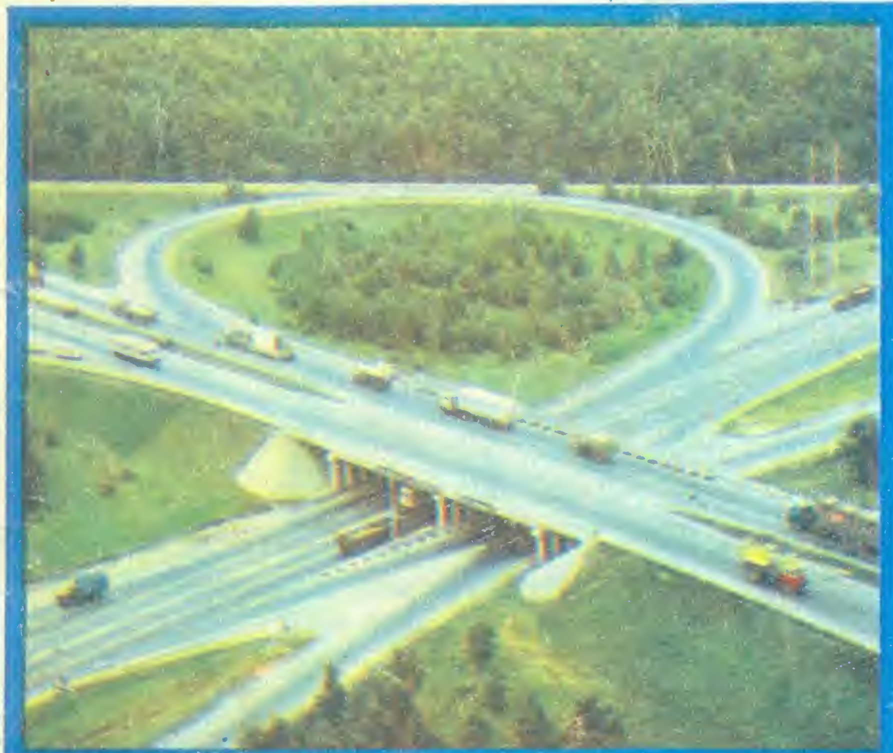
ISSN 0321-4249

5 • 1986



Успехами в выполнении заданий двенадцатой пятилетки встречают советские люди Первомай — праздник труда и мира.

В напряженном ритме живут автомобильные дороги, связующее звено в народнохозяйственном комплексе







9 мая — Праздник Победы



Май. Один из самых радостных месяцев в нашем календаре. И потому, что весна решительно берет свое и природа возрождается для новой жизни. И потому, что на планете реют красные флаги Первомая — дня международной солидарности трудящихся, праздника мира и труда.

И, конечно же, каждый советский человек вспоминает в эти дни, что именно «майскими короткими ночами, отгремев, закончились бои» самой страшной из войн, какие знало человечество. Сорок один год минул с тех пор, но немеркнущий свет подвига, совершенного нашим народом на фронте и в тылу, подвига, преградившего путь фашизму, все так же освещает нашу жизнь. Память о нем живет





и будет жить в веках. И та же память обязывает нас непоколебимо отстаивать право человечества на мир, бороться против угрозы новой мировой войны, за полное уничтожение ядерного оружия. А это требует, как подчеркивалось на XXVII съезде Коммунистической партии, поддержания на должном уровне обороноспособности нашей страны, воспитания молодежи на революционных, трудовых и боевых традициях старших поколений.

В честь Праздника Победы мы публикуем на этой странице снимки фронтового корреспондента А. Егорова, прошедшего дорогами войны до ее победного конца. Всего четыре фотографии. Но о многом напомнят они и тем, кто испытал ее тяготы, и тем, кто не прочь вновь навязать войну народам.



★Жители Праги приветствуют маршала И. С. Конева. Май 1945 года.

★Наследники тачанки. В бою пулеметчики старшего лейтенанта С. Минина. 2-й Украинский фронт. Сентябрь 1944 года.

★Огонь ведут гвардейцы-мотоциклисты. 2-й Украинский фронт. Сентябрь 1944 года.

★Залп легендарной «катюши». 1-й Украинский фронт. Апрель 1945 года.



«МОСКВИЧ» НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Автомобильный завод имени Ленинского комсомола (АЗЛК) начинает выпуск новой модели — «Москвич—2141». До конца года намечено изготовить 2000 машин, а затем постепенно наращивать их производство с таким расчетом, чтобы в 1988 году полностью заменить «Москвичом—2141» прежнюю модель «2140».

Когда на конвейере десять лет находится машина, представляющая собой развитие конструкции, которая, в свою очередь, выпускалась девять лет, каждый понимает, что на производство должна быть поставлена не просто другая модель, а принципиально новая, принципиально более совершенная. Но какая?

Чтобы принять единственно верное, наивыгоднейшее со всех точек зрения решение, нужно не только предвидеть развитие автомобилизации в нашей стране и за рубежом, учесть изменения потребительского спроса, точно оценить круг покупателей новой машины. Требуется четко представлять и возможности страны, отрасли, смежников и, конечно, самого завода, как экономические, так и технические. Постепенно из комплекса взаимосвязанных решений выявляются стержневые направления и начинается работа над новой моделью. Путь «Москвича—2141» от технического задания до утвержденных к производству образцов, несмотря на ряд сложностей, следовал установившейся на всех автомобильных заводах схеме.

Мотивы отказа от прежней, устаревшей модели были ясны. Соображения относительно конструкции новой базировались на перспективном типаже легковых автомобилей. Это долгосрочный документ, определяющий направления работ по созданию новых легковых моделей, который разработан Минавтопромом и его головным научно-исследовательским институтом НАМИ. В нем предусмотрена строка, относящаяся к легковым автомобилям третьей группы малого класса. Они занимают промежуточное положение между «волгами» и «москвичами—2140».

Если обобщить средние показатели выпускаемых ныне автомобилей этой группы с двигателями рабочим объемом 1600—1800 см^3, то получим такие данные: мощность двигателя — 75—90 л. с., масса в снаряженном состоянии — 925—1080 кг, база — 2510—2650 мм, колея — 1400—1460 мм, длина — 4230—4465 мм, ширина — 1660—1710 мм, высота — 1365—1410 мм, наибольшая скорость — 155—170 км/ч, время разгона до 100 км/ч — 11,7—13,0 с, расход топлива: при 90 км/ч — 5,3—6,1 л/100 км, при 120 км/ч — 7,3—7,9 л/100 км, при городском цикле езды — 8,9—9,4 л/100 км.

Разработку конструкции легкового автомобиля третьей группы малого класса Минавтопром поручил нашему заводу.

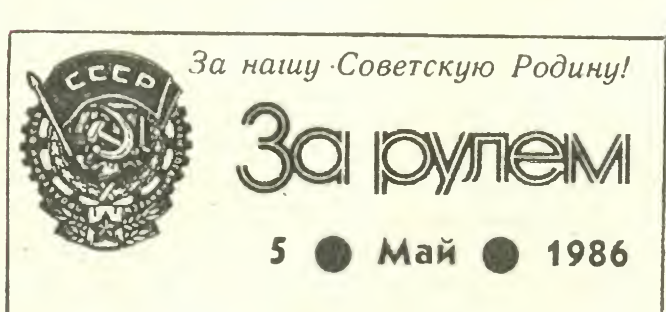
Цели. Почему возникла объективная необходимость в машине такой группы?



Как показали исследования, за прошедшие 20 лет в нашей стране городские жители стали совершать вдвое больше внутригородских поездок и в 4,3 раза (!) больше загородных. Схожую картину дает мировая статистика.

Деловые поездки по городу в сочетании с дальними туристскими путешествиями, выезды на садовые участки и в загородные зоны отдыха обусловливают потребность во вместительном пятиместном автомобиле с емким багажником и быстро трансформируемым для перевозки громоздких предметов кузовом. Вместимость подобной машины и ее габарит определяют ее массу и мощность двигателя, которая может обеспечить нужные скоростные и тяговые качества.

Мировые тенденции в автомобилестроении показывают, что наиболее полно перечисленным требованиям отвечает именно автомобиль третьей группы малого класса с кузовом типа «хэтчбек». Такой автомобиль благодаря современным техническим решениям (они наиболее эффективны на моделях данной группы) по экономичности практически не уступает машинам второй и порой первой группы. Как результат, со второй половины 70-х годов и в 80-е так называемые семейные модели третьей группы малого класса получили во всем мире растущее распространение. Их выпуск наладили практически почти все крупные объединения, производящие автомобили, и уровень сбыта таких машин, несмотря на трудности с обеспечением топливом, всегда оставался очень стабильным.



За нашу Советскую Родину!

За рулем

5 ● Май ● 1986

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту

Издается с 1928 года

Возможности. Средства, выделенные на реконструкцию производства, избранная технология, сохранение преемственности у предприятий-смежников — вот, так сказать, внешние проблемы, которые накладывают отпечаток на формирование конструкции новой модели. В свою очередь, и требования конструкторов заставляют пересматривать существующие возможности или изыскивать новые.

Иногда приходится слышать мнения, что не обязательно конструировать самим — лучше купить за рубежом лицензию.

Да, это один из реальных путей, чтобы выиграть время. Наш завод имел достаточно предложений от зарубежных фирм. Но мы отдавали себе отчет в том, что, купив сегодня лицензию на современный автомобиль, мы придем в завтра со вчерашней конструкцией. И всегда имели в виду, что валютные ресурсы отрасли небезграничны, поэтому пошли своим путем. И все же на некоторые узлы для новой модели мы купили лицензии.

В то же время наши конструкторы получили в целом по машине 18 авторских свидетельств за новизну технических решений.

В прошлом серьезные изменения базовых моделей «412» и «2140» были ограничены жесткой технологией. Примененная для новой машины более современная, так называемая гибкая технология открывает богатые возможности в отношении постоянной модернизации автомобиля, освоения широкого ассортимента модификаций.

Прогрессивные технические решения рождаются не сами по себе, а во взаимосвязи с возможностями многих отраслей: металлургической, нефтехимической, легкой промышленности, а также станкостроительной, электронной, авиационной и ряда других. Они порой не всегда могут обеспечить автомобилестроение изделиями нужного качества и в достаточных количествах. Подтягивать их на требуемый для нас уровень далеко не просто, особенно если учесть, что эти отрасли находятся в ведении разных министерств.

АЗЛК сегодня обеспечивает двигателями уфимский моторостроительный завод. «Москвич—2141» будет выпускаться как с двигателем УЗАМ—331 (1480 см^3, 72 л. с. при 5500 об/мин), так и мотором ВАЗ—2106 (1569 см^3, 80 л. с. при 5400 об/мин). УЗАМ—331 представляет собой модернизированный двигатель УЗАМ—412, который снабжен новой головкой цилиндров с вихревым движением горючей смеси и имеет другие усовершенствования. Оба рассчитаны на бензин АИ-93.

С двигателем УЗАМ—331 «Москвич—2141» расходует при скорости 90 км/ч — 5,9 л/100 км, при 120 км/ч — 8,0 л/100 км и при городском цикле езды — 9,9 л/100 км. Близкие показатели по экономичности



достигнуты с двигателем ВАЗ—2106. Максимальная скорость новой модели — 155 км/ч, а время разгона до 100 км/ч составляет 17,8 с с двигателем УЗАМ—331 и 15,5 с с двигателем ВАЗ—2106.

Решения. Мы остановились на компоновочной схеме с передними ведущими колесами. Она позволяет объединить двигатель и узлы трансмиссии в компактный агрегат. В результате лучше используется объем внутри кузова, снижается масса автомобиля, достигаются существенные преимущества в компоновке, улучшаются характеристики устойчивости и управляемости. Все эти достоинства переднеприводной схемы широко известны, и останавливаться на них нет надобности.

Мы избрали продольное расположение силового агрегата. В этом случае без труда можно сделать полуоси нужной длины (500 мм) и одинаковыми по размерам. В результате шарниры равных угловых скоростей могут обеспечить достаточно большие углы поворота ведущих колес. Это обстоятельство особенно важно для маневренности «Москвича—2141», имеющего довольно значительную (2580 мм) колесную базу: радиус поворота по следу наружного колеса не превышает 5 метров.

Кроме того, при продольном размещении двигателя проще ремонт, меньше трудоемкость обслуживания, лучше доступность его узлов, проще и долговечнее привод переключения передач, опоры двигателя и крепления выпускной системы. Избранная схема упрощает (по компоновке трансмиссии) создание модификации с приводом на все колеса и делает более эффективной пассивную безопасность в случае фронтального столкновения.

Однако вынесенный вперед и установленный вдоль продольной оси машины силовой агрегат создает два принципиальных неудобства. Прежде всего, это значительный передний свес автомобиля. Кроме того, верхняя точка двигателя — передняя часть крышки клапанного механизма — располагается столь высоко, что и капот в передней части получается довольно высоким. Сколь бы изобретательны ни были дизайнеры, скрыть или устранить этот недостаток невозможно.

На «Москвиче—2141» поэтому была принята весьма оригинальная схема взаимного расположения двигателя и узлов трансмиссии. Двигатель смещен на 60 мм правее продольной оси автомобиля. При этом первичный и вторичный валы пятиступенчатой двухвальной коробки передач лежат не в вертикальной (как у ЗАЗ—968), а почти в горизонтальной плоскости. Благодаря гипоидному смещению осей шестерен в главной передаче первичный вал коробки передач проходит под правой шейкой дифференциала. В свою очередь, сдвинутый вправо двигатель предельно придвинут к дифференциалу. В результате удалось отнести назад и вниз высшую точку двигателя и получить выгодную в отношении аэродинамики и обзорности форму капота.

В интересах сокращения переднего свеса автомобиля радиатор системы охлаждения помещен слева от двигателя. Позади него в моторном отсеке (а не в салоне) установлен агрегат отопления и вентиляции. Его шум глушится щитом передка и нанесенным на него изоляционным покрытием.

Благодаря большому пространству между передним торцем двигателя и щитом передка в сочетании с соответствующей конструкцией силовой схемы кузова при лобовом столкновении на скорости 50 км/ч с неподвижным препятствием пассажирское помещение в зоне педалей деформируется очень незначительно. Величина же смещения рулевого колеса внутрь кузова в этом случае вдвое меньше допустимого по международным нормам. Таким образом, удалось обойтись без телескопического элемента в рулевой колонке.

Столь подробный рассказ о компоновочных решениях передней части нового автомобиля неизбежен. Он отражает средоточие противоречивых требований и условий, которые очень остры и сложны именно в автомобилях с передними ведущими колесами. В том, как устроена новая модель, разобраться несложно, имея перед глазами «живую» машину и инструкцию к ней. Логика же технических решений, особенно в принципиально отличающейся конструкции, часто бывает неведома или малопонятна рядовому автомобилисту. Поэтому важнее при первом знакомстве с новой машиной уяснить себе не только все «как», но и «почему».

Среди этих «почему» одни имеют простые, однозначные ответы. Так, коробка передач сделана пятиступенчатой, причем высшая передача — ускоряющая. При движении с малой нагрузкой на высоких скоростях она позволяет уменьшить расход топлива. Еще две особенности, связанные с трансмиссией: все картеры для снижения массы отлиты из алюминиевого сплава, а синхронизаторы для максимальной эффективности — пальцевого типа.

Но есть «почему», ответы на которые многосложны и находятся в логической связи. Ведь любая совершенная конструкция почти всегда компромисс. Например, мы остановились на схеме независимой подвески передних колес типа «Мак-Ферсон» (ее называют также свечной). В сравнении с другими схемами она проще по устройству, у нее меньше масса и ряд других достоинств. В частности, с ней очень удобно компонуется реечный рулевой механизм, который можно разместить в безопасном месте — у щита передка. Но конструирование и изготовление такой подвески требуют определенного опыта и технических возможностей. Известно также, что свечная подвеска охотнее передает несущему кузову шум, возникающий от встречи колес с неровностями дороги. И все же, взвесив плюсы и минусы, мы пошли на применение такой подвески колес и нашли контрмеры против ее недостатков.

Однако, чтобы разместить внутри колеса нижнюю часть стойки свечной подвески и наружный шарнир равных угловых скоростей, пришлось переработать конструкцию дисковых тормозов, которые мы сделали с плавающей скобой оригинальной конструкции. Хочу заметить, что эти скобы — двухцилиндровые и их поршни с уплотнениями взаимозаменяемы с деталями модели «2140». Выиграть место внутри колеса помогла не только компактная конструкция шарнира равных угловых скоростей, но и новые двухрядные шариковые подшипники. Они,

кстати, в процессе эксплуатации не требуют смазки и регулировки.

Чтобы автомобиль с передними ведущими колесами сохранил «врожденные» достоинства по характеристикам управляемости и был свободен от присущих этой схеме недостатков, требуется определенное сочетание конструкций и параметров подвесок передних и задних колес. Поэтому для задних колес мы применили зависимую пружинную подвеску с продольными пластинчатыми рычагами, П-образной соединительной балкой и поперечной реактивной тягой (тягой Панара). Такая схема благоприятна и при компоновке задней части кузова.

Все эти решения, традиционные и оригинальные, — результат большого труда коллектива Управления конструкторских работ АЗЛК, где практически каждый внес свой вклад в создание новой машины.

Обратимся к собственно кузову. Для удовлетворения определенных потребительских запросов (о чем шла речь в начале статьи) он сделан пятидверным двухобъемным, типа «хэтчбек». Его внутренние размеры определялись сложившимися в настоящее время требованиями к автомобилям третьей группы малого класса. Это ширина салона на уровне плеч 1400 мм (достаточная для трех человек на заднем сиденье) и его длина по горизонтали от ненажатой педали акселератора до центра тяжести пассажира заднего сиденья свыше 1670 мм. Такие размеры не только позволяют с комфортом разместить пять человек, но и обеспечивают достаточно большой объем как для багажа при дальних поездках, так и для крупногабаритных грузов при сложенных задних сиденьях.

Избранная для «Москвича—2141» компоновка с передними ведущими колесами и продольно расположенным силовым агрегатом дала возможность намного продвинуть вперед пассажирское помещение. Более того, она создала условия, чтобы без заметного увеличения длины и массы автомобиля довести длину этого помещения до 1720 мм — самой большой величины для моделей третьей группы. (Напомним, что у известных нам ГАЗ—24 и «Москвича—2140» этот размер соответственно 1744 и 1590 мм.) В то же время распределение масс по длине автомобиля при достаточно большой базе (2580 мм) таково, что, когда он в снаряженном состоянии без нагрузки, на передние колеса приходится 61,5%, а при полной нагрузке — 52,5%. Такие показатели обеспечивают хорошую проходимость и необходимую загрузку передних, ведущих колес, практически исключая их пробуксовку.

С целью максимально увеличить ширину салона в боковых дверях применены гнутые, цилиндрические стекла. Сокращена толщина боковых дверей — благодаря формованной обивке типа «порозо» (кстати, в автомобиле 64,5 кг пластмассовых деталей). В итоге ширина в зоне плеч и локтей пассажиров заднего сиденья — 1400 мм, что отвечает, как было сказано, требованиям к автомобилям этой группы и этого класса. Для сравнения: у ГАЗ—24 — 1495 мм, у «Москвича—2140» — 1260 мм.

Для потребительских качеств автомобиля с кузовом типа «хэтчбек» немаловажна ширина задней части кузова. Поэтому у «Москвича—2141» пружина задней подвески расположена под полом кузова, так же как бензобак и запасное колесо. В результате багажный отсек получился на 25% больше по объему, чем у модели «2140», и очень широким — 970 мм в свету между нишами задних колес. Такая же, кстати, ширина у проема пятой двери. Иными словами, габарит груза, который можно поместить в багажном отсеке, составляет 970 мм. Если же сложить задние сиденья, то объем багажника утроится, что дает возможность перевозить неделимый груз длиной свыше метра.

Достаточно большая габаритная ширина кузова позволила существенно увеличить колею колес: передних — до 1440 мм, задних — до 1420 мм (у ГАЗ—24 она соответственно 1470 и 1420 мм, у «Москвича—2140» — 1270 и 1270 мм). Расширение колеи непосредственно способствует улучшению устойчивости автомобиля.

Между нишами задних колес и задней стенкой кузова в дополнение к багажнику предусмотрены закрытые крышками два боковых кармана для небольших предметов. Собственно багажный отсек от спинки заднего сиденья до внутренней поверхности пятой двери закрыт сверху полкой.

Хотя у «Москвича—2141» намного больший внутренний полезный объем и возросшая на 25% емкость багажника, он лишь на 100 мм длиннее прежней модели «2140» и имеет почти такую же снаряженную массу — 1070 кг.

Кузов нового «Москвича» — цельнометаллический, несущий. Его элементы, образующие силовой каркас, имеют коробчатое сечение, но с целью снизить металлоемкость его передняя часть облегчена. Впереди ниш передних колес нет силовых элементов, кроме лонжеронов рамы. Передний и задний буферы, а также брызговики, закрывающие нижние части передка и задка кузова, — из поликарбоната. Внешний вид автомобиля защищен свидетельством на промышленный образец.

Большое внимание уделено комфорту водителя и пассажиров, их безопасности. Все органы управления и включатели находятся в зоне досягаемости рук водителя, причем рычаги, контролирующие работу освещения, световой сигнализации, трехрежимного стеклоочистителя, омывателя стекла, вынесены на рулевую колонку. В комбинации приборов наряду с традиционными спидометром, тахометром, указателями уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости, контрольными лампами предусмотрены вольтметр и вакуумный эконометр.

Что касается безопасности, то передние и боковые задние места оборудованы инерционными ремнями объединения «Норма», причем для заднего сиденья они впервые в отечественной практике имеют катушки с горизонтальным выходом ремня. Автомобиль оснащен тремя зеркалами заднего вида: внутренним двухрежимным и наружными, причем одним с дистанционным управлением из салона.

Светотехническое оборудование полностью соответствует международным нормам. Для передних фар комбинатом ФЕР (ГДР) разработаны специальные галогенные лампы Н4. Рассеиватели фар и расположенные рядом указатели поворота гармонично вливаются в поверхность передка кузова. На нижнем брызговике переднего буфера предусмотрены гнезда для противотуманных фар. Задние фонари с целью повышения безопасности сделаны



пятисекционными: указатель поворота, габаритный свет, стоп-сигнал, световозвращатель (катафот) и противотуманный фонарь.

В оборудование кузова входят регулируемые по наклону спинки и продольному перемещению передние сиденья с подголовниками, два динамика и радиоприемник на панели приборов. Кроме того, часть машин намечено комплектовать очистителем заднего стекла, магнитолой, боковыми повторителями указателей поворота.

При разработке и доводке кузова «Москвича—2141» особое внимание было уделено его аэродинамике. Поиски наиболее обтекаемой формы мы начали с продувок моделей (масштаб 1:4) в институте механики МГУ. В дальнейшем испытывали натурные образцы машины в аэродинамических трубах ЦАГИ (СССР) и исследовательского центра Сен-Сир (Франция).

Последовательно изменяя конфигурацию капота, крыши, задка, переднего и заднего буферов, нижней поверхности днища и нижних брызговиков, а также передних углов и боковин кузова, мы достигли безотрывного обтекания поверхности автомобиля потоком воздуха. Одновременно подбирали размещение отверстий для входа воздуха в кузов и вывода из него (системы охлаждения, вентиляции и др.). В итоге коэффициент лобового сопротивления удалось снизить до 0,35, а в случае применения спойлеров и других навесных аэродинамических элементов даже до 0,325.

В конечном счете, благодаря меньшему аэродинамическому сопротивлению, а также применению пятой, ускоряющей передачи расход топлива на скорости 90 км/ч снизился на 16—19%, а на 120 км/ч — на 19—20%. Что касается максимальной скорости, то она благодаря более совершенной аэродинамике возросла на 6%.

По ряду других эксплуатационных показателей, а также по пассивной и активной безопасности, комфортабельности, характеристикам управляемости «Москвич—2141» намного превосходит прежнюю модель. Существенно снижена трудоемкость технического обслуживания.

С момента, когда «Москвич—2141» начнет сходить с конвейера, работа конструкторов по совершенствованию его, улучшению потребительских качеств не остановится. Будут предусмотрены варианты исполнения и комплектации оборудованием, а также разные типы кузовов. В частности, намечено оснащать новый «Москвич» электронными системами, управляющими работой двигателя, бортовым компьютером и другими устройствами и приборами. По мере освоения производства отдельные его параметры, а также объем комплектации и конструкция узлов и деталей неизбежно будут изменяться. Поэтому техническая характеристика будет уточнена и сообщена читателям журнала отдельно.

А. СОРОКИН,
главный конструктор АЗЛК

ЗОЛОТОЙ ДУБЛЬ





В. Афанасьев (слева) и В. Сухов в борьбе со шведским дуэтом. Старт очередного заезда. Крутые виражи гонки. Вот они чемпионы (слева направо) — В. Афанасьев, В. Сухов и Ю. Иванов.

Фото В. Князева

Любой спортивный журналист, работая на соревнованиях, иногда невольно ставит себя на место тренера. И именно с этой позиции оценивает тактические ходы в спортивной борьбе, целесообразность замен и многое другое, из чего складывается в итоге победа или неудача. Еще готовясь к поездке в Ленинград на финал VIII командного чемпионата мира по мотогонкам на льду, где мне отводилась еще и роль руководителя пресс-центра, я не сомневался в выборе состава нашей сборной команды, который должны сделать заслуженный тренер СССР С. Старых и его помощники. Конечно же, «забойщиками» будут четырехкратный чемпион мира С. Казаков и троекратный обладатель этого титула В. Сухов, ну а место запасного безоговорочно отдавал победителю первенства страны и бронзовому призеру мирового чемпионата 1985 года Ю. Иванову.

Но... в Ленинграде Казакова я увидел с костылями. Сезон для него закончился из-за травмы, полученной незадолго на отборочных соревнованиях. Окончательное решение тренеров теперь предсказать было трудно. Кандидатуры Сухова и Иванова не вызывали сомнений, но кто будет запасным?

И вот я в боксе советской команды, которая накануне чемпионата готовится к официальной тренировке. Нужно получить сведения о всех участниках в пресс-бюллетень, особенно интересный для журналистов. А их собралось в Ленинграде около семидесяти, в том числе 26 зарубежных. Да, заслуженный мастер спорта из подмосковного Жуковского 31-летний Владимир Сухов и мастер спорта международного класса из Красноярска Юрий Иванов, который на пять лет младше лидера сборной, сосредоточенно готовятся к стартам. Кто же будет им помогать? Меня знакомят с Василием Афанасьевым. Вот краткие данные о нем: работает механиком на локомотиворемонтном заводе в Уссурийске, зимним спидвеем занимается всего два года, бронзовый призер нынешнего первенства РСФСР. Ничего не скажешь — смелое, неожиданное решение приняли тренеры.

А задачу им и нашим гонщикам ныне придется решать исключительно трудную. Вот уже три года подряд нам никак не удается сделать золотой дубль — выиграть личный и командный чемпионаты мира. В прежние времена такой заботы не было. Сейчас же конкуренция со стороны зарубежных соперников неизмеримо возросла, поскольку зимним спидвеем серьезно занялись уже в тринадцати странах Европы. Создаются новые конструкции двигателей, совершенствуется тренировочный процесс. К примеру, в шести городах ФРГ, а также в Западном Берлине регулярно проводятся соревнования по этому виду спорта в залах и на велотреках, где в условиях коротких дорожек гонщики отрабатывают мгновенную реакцию, приемы вождения в самых сложных ситуациях.

Собственно, изменился и сам чемпионат мира. В нынешнем году в борьбу за командный трофей включились десять команд. Пришлось устраивать полуфиналы. В первом из них путевку в Ленинград получили спортсмены ФРГ и Финляндии, во втором — Швеции и Нидерландов (советские гонщики на правах организаторов финала были освобождены от этих стартов). Неудача постигла представителей Австрии, Италии, Франции, Англии, Норвегии и, что особенно огорчительно, Чехословакии, которые впервые лишились возможности оспаривать главные награды.

Этим изменения не исчерпываются. ФИМ ввела новую формулу проведения финала. В нем теперь участвуют пять команд, причем таблица заездов составлена таким образом, что за два дня все сборные, выступающие по принципу парных гонок, встречаются друг с другом по четыре раза. Третий участник каждой ледовой дружины запасным считается символически, поскольку в день должен стартовать как минимум четырежды, но не более шести раз. Так что действия тренера существенно изменились, варьировать составом стало сложнее.

Но вернемся на ленинградский мототрек и заглянем в боксы наших основных соперников.

В команде ФРГ все знакомые лица: опытные ледовики М. Нидермайер, Х. Вебер,

победители командного чемпионата мира 1983 года, и Л. Освальд, обладатель бронзовой медали в таком же соревновании. В рядах шведов тоже двое чемпионов мира — П.-О. Сирениус, Т. Линдгрен и один из сильнейших гонщиков страны Я. Зигурд, но настроение у них неважнецкое. Оказывается, из-за легкой травмы не смог приехать их лидер Э. Стенлунд. Ну что ж, у нас нет Казакова, а у шведов Стенлунда — шансы как будто уравнялись.

Впрочем, истинное соотношение сил выявилось с первых же стартов. Советские спортсмены неудержимо рвались к победе и добились ее с большим запасом прочности. Лишь в трех заездах из шестнадцати они позволили соперникам отнять по одному очку. В остальных же, выражаясь языком боксеров, бой можно было прекращать ввиду явного преимущества. На ленинградском льду наши ребята проявили все свои лучшие качества: смелость, мужество, умение навязать собственную волю и тактику. И в награду им стали золотые медали чемпионов мира. На заключительной пресс-конференции я спросил руководителя шведской делегации Бо Виребранта, на какой результат она рассчитывала, если бы выступал Стенлунд. Ответ был категоричен: «В лучшем случае на второе место, у сборной СССР выиграть сейчас невозможно». Со своей стороны надо добавить, что невозможное стало итогом огромной подготовительной работы команды, которая приступила к нацеленным тренировкам еще в начале июня прошлого года.

А через две недели из Стокгольма пришла радостная весть: победителем личного чемпионата мира стал Юрий Иванов, серебряная награда у Владимира Сухова, бронзовая вручена Эрику Стенлунду. Путь участников к решающим стартам в столице Швеции ныне лежал через восемь отборочных соревнований, состоявшихся в Гренобле (Франция), Западном Берлине, С. Иохане (Австрия), Гронингене (Голландия), Тампере (Финляндия), Франкфурте-на-Майне (ФРГ), Мадонне (Италия) и Ассене (Голландия). Вот какая широкая география теперь у зимнего спидвея! Советские спортсмены на этом этапе решили задачу-максимум, добившись предельно допускаемого представительства от одной страны: в финал вышли шестеро наших гонщиков.

А теперь предоставим слово чемпиону Юрию Иванову:

— Гонка в Стокгольме сложилась напряженной, пожалуй, даже нервной. Единственное очко в первый день я потерял в заезде, где стартовали мой брат Сергей и Стенлунд. Три круга лидировал Сергей, я занимал вторую позицию. На последнем вираже приготовился к атаке, но вдруг мотоцикл брата переставило поперек дорожки. Резко сбросив газ, вывернул вправо, а швед по внутренней бровке первым проскочил к финишу. Но и Стенлунд к тому времени недосчитывался одного очка — у него выиграл Сухов. В итоге второй день мы начинали как бы заново: все трое с 14 очками. У меня всегда был хороший старт, этот важный элемент спидвея постоянно тренирую. Мое оружие сработало — все заезды выиграл. Вот так и стал чемпионом. Рад за Володю Сухова, он вновь завоевал медаль. А Стенлунд нервничал, однажды упал (падений, кстати, было много) и окончательно потерял шансы быть первым.

Вот так все, вроде бы, просто в рассказе чемпиона. А сколько труда вложено в этот золотой дубль самими гонщиками и их тренерами. Хороший подарок преподнесли всем нам мотоциклисты-досаафовцы на старте спортивной пятилетки.

Б. ЛОГИНОВ

Командный чемпионат мира: 1. СССР (Ю. Иванов, В. Сухов, В. Афанасьев) — 77 очков; 2. Швеция (Я. Зигурд, Т. Линдгрен, П.-О. Сирениус) — 59; 3. ФРГ (Х. Вебер, Л. Освальд, М. Нидермайер) — 46; 4. Финляндия — 41; 5. Нидерланды — 17 очков.

Личный чемпионат мира: 1. Ю. Иванов — 29 очков; 2. В. Сухов (оба — СССР) — 27; 3. Э. Стенлунд (Швеция) — 25; 4. С. Иванов — 23; 5. В. Русских (оба — СССР) — 20; 6. Т. Линдгрен (Швеция) — 17... 10. В. Афанасьев — 12; 11. Ю. Смирнов (оба — СССР) — 11.



ГОРЯЧИЙ СЕВЕР

Не раз и не два приходилось мне слышать в Вартовске (здесь никто не называет город полным именем — только сокращенным), что тут все создано «тремя Т» — «татрами», тракторами и... татарами. В каждой шутке есть доля правды. Слава чехословацких автомобилей заслуженна, роль их в выполнении земляных работ велика. Что же касается нефтяников Татарии, то и сейчас они составляют костяк в буровых бригадах. Их знания и опыт помогают возрождать к жизни уснувшие скважины и пускать в ход новые...

Мы едем в поселок «Гидронамыв», где расположился филиал Управления механизированных работ № 2 — одного из самых крупных транспортных предприятий Нижневартовска. Со мной в «уазике» директор УМР Евгений Ефимович Новаковский и начальник отдела импортной техники объединения Нижневартовскнефтеспецстрой Игорь Иванович Соболев. Дорога — сплошной ледяной желоб. Но мчащиеся в нем машины не сбавляют скорости — работа есть работа, да и привыкли водители, всю зиму она такая.

— Начнем с самого начала? — спрашивает Новаковский. И в ответ на мой молчаливый кивок показывает на дорогу: — Вот это оно и есть. Здесь все начинается с дороги. А если еще точнее — с перевозки грунта. Что бы мы ни задумали делать, надо прежде всего произвести отсыпку. Гидронамывом делаем недалеко от реки карьер. От карьера стелем лежневки, потом их засыпаем, потом, если это надолго, кладем плиты — делаем дорогу. И буровые просто так в болоте не посадишь — надо к намеченной геологами точке отсыпать дорогу, потом отсыпать кустовое основание под буровую и лишь после этого за дело могут взяться буровики. Грунт, грунт и грунт — вот первейшая забота. В среднем за год только наше управление перевозит его около четырех миллионов кубометров.

Еще там, в управлении, я называл цифру — у нас около пятисот машин. Из них триста — «татры». Предприятие существует пятнадцать лет. Были у нас «татры-138», на смену им пришли «148-е»; с 1983 года переходим на «815-е». Водители считают, что этот автомобиль как нельзя лучше подходит к нашим условиям. Высокая проходимость, достаточный комфорт, надежность агрегатов и воздушное охлаждение — вот самые привлекательные его качества. Особенно ценится последнее: рейсы бывают длинные, морозы за сорок, случись что с машиной — не надо сливать воду, нет опасности разморозить блок. Хоть трое суток возись. Впрочем, поломки на линии — явление редкое. А если уж случаются — ремонтировать надо не на дороге, а под крышей.

— Да вы не торопитесь об этом писать, — вмешивается Соболев, замечая, что я потянулся к блокноту. — Копаться в замершем двигателе на 40-градусном морозе, ночевать у горящего факела, штурмовать бездорожье и отсиживаться в кабине по нескольку суток, пережидая пургу, — это романтично, да? Только романтика эта вот где у нас сидит! — он показал рукой для ясности. — Было это когда-то тут, было. Слава богу, кончилось. Точнее сказать — слава шоферам! В районе Вартовска проложено около трех с половиной тысяч километров дорог. Совместно с чехословацкими организациями построен и действует большой авторемонтный завод.

Мощности скважин падают — надо бурить новые, ставить качалки. Работы для водителей все больше и больше, спрос с них строже. Значит трудиться надо ритмичнее, надежнее и напряженнее: вот куда сместился героический акцент. И люди работают! И делают свое дело. Хотя многого еще не хватает, и не во всем мы удовлетворяем законные желания.

Впрочем, извини, Евгений Ефимович, я тебя прервал — ты как раз о заводе начал говорить...

Новаковский усмехнулся, кивнул и продолжил:

— Так вот, поломки на линии сейчас тоже стали редкостью. Это во многом благодаря заводу — выросло качество ремонта. И водители еще больше поверили в машины. И то сказать: только за последнюю пятилетку завод вернул на буровые и стройки — я выписал эти цифры — 1213 «татр», 754 «Урала», 496 курганских автобусов, восстановил 6117 двигателей и 5161 агрегат.

Но Нижневартовску и этого мало. И вот уже встает вопрос о необходимости постройки еще одного ремонтного завода. Надо полагать, и он будет. Только когда? И не станет ли к тому времени и двух заводов мало? Парк-то растет не по дням, а по часам...

Короток зимний день в этих широтах. Только что было утро, и мы выехали из Вартовска, а теперь солнце касается верхушек деревьев, и надо еще увидеть собственную АЗС, и построенную рядом блочную станцию техобслуживания. А еще посмотреть жилой комплекс и столовую. Благо все это рядом.

Станция техобслуживания — венгерская. Она полностью автономна, со своим отопительным агрегатом, обеспечивающим в самые лютые морозы такую температуру в помещении, при которой можно работать с металлом. Так что текущий ремонт весь делают здесь и даже иногда средний. Не говоря уж о техобслуживании. Сократились простои, увеличился выпуск на линию.

Столовая, в которой мы обедали, — еще старая, из нескольких вагончиков. Но уже смонтирована рядом сборная, из ГДР, на 100 посадочных мест — светлая, теплая, с полным набором оборудования. Закончится монтаж полов и внутренних панелей — и тут же начнет работать.

Напротив столовой — жилой комплекс «Бранденбург», тоже из ГДР, блочный, с комнатами на два-три человека, с сушилкой, красным уголком, бытовкой...

Забегая вперед, скажу, что чуть позже, в поселке Запорном, видели мы еще и чехословацкие ремонтно-механические мастерские, тоже блочные, просторные, как ангар.

Так здесь, за тысячи километров от Москвы, получили зримое подтверждение высокие слова о братском сотрудничестве между странами — членами СЭВ, — сотрудничестве, направленном на то, чтобы лучше жилось тут и работалось каждому водителю, буровику, инженеру.

Между тем тревога, прозвучавшая в словах Соболева, когда он там, в машине, говорил о новых трудностях, мешающих нижневартовцам работать плодотворнее и жить лучше, заставила и меня пристальнее всмотреться в окружающее.

Конечно, Нижневартовск — это город. Есть в нем четкая планировка, встали в центре 16-этажные красавцы. Улицы недавно покрыл асфальт. И это не просто очередной шаг в благоустройстве. Здесь асфальт — явление социальное. Это не я придумал, так его оценивают сами нижневартовцы.

Мы ездили по городу, и мне говорили: «Вот здесь был зимник, и тут был зимник. Летом ни один автомобиль по этим улицам пройти не мог. Люди добирались до работы только в охотничьих сапогах. А теперь — асфальт! И можно с работы идти в ботин-



Первые сто самосвалов «Татра-815» пришли в нижневартовское УМР-2.



Идет отсыпка основания под куст буровых скважин № 1283.

Фото А. Яворского

ках. И вечером с женой и детьми можно выйти на улицу!»

Да, город растет и хорошеет, все удобнее становится в нем людям. Но по-прежнему здесь только два дворца культуры — это на 220 тысяч жителей. Город задыхается от обилия транспорта: уже около 40 тысяч единиц насчитывается в автопредприятиях и в личном владении. А многие улицы узкие, зимой сплошь покрытые льдом. И на окраинах все еще существуют балкй — временное жилье — вагончики, бараки.

Да, многого в городе еще не хватает. И то, чего не дает город, пытаются дать предприятия. В УМР-2 у Новаковского мы видели новый спортивный павильон под крышей, его уже заканчивали, и директор сам ходил и примерял, так ли ставят щиты для баскетбола. Есть на территории и хоккейная площадка, есть и свои команды. Не одна, не две — восемь, по числу подразделений.

В предпоследний день моего пребывания в Вартовске мороз с утра явно был за тридцать. Люди спешили быстрее обычного. Над автомобилями стояли клубы пара. Наш «уазик» заметно стал холоднее, окна затянуло морозным узором. Но сразу с утра, как было договорено, мы отправились в поселок Запорный, что в 76 километрах от города.

Не знаю, как водители разбираются в хитросплетениях здешних дорог — их великое множество. К каждой буровой, к каждому кусту, карьеру ведет дорога. Во всяком случае мы благополучно пересекли Самотлор и потом... все-таки заплутали. А когда выехали к Запорному, наступил вечер.

Нас встретил исполняющий обязанности начальника гаража Тарас Михайлович Шиян. И мы сразу будто попали на Украину: стенная газета на украинском языке, украинская речь повсюду. Оказалось, этот гараж — не что иное, как филиал долинского управления Укрнефти. А город Долина расположен, как пояснил Тарас Михайлович, за 40 километров от Ивано-Франковска.

О вахтовом методе я, конечно, слышал, да и видеть приходилось его варианты. Но с таким «летающим» предприятием встретился впервые. Как раз за день до нашего приезда произошла смена. Водители, отработавшие две недели, улетели домой. На их место прилетели отдохнувшие товарищи. И теперь они будут начинать рабочий день в 7.30 и заканчивать в 20.30 с часовым перерывом на обед.

По словам Игоря Ивановича Соболева, работают украинцы отлично, претензий к ним нет. Да и поселок произвел впечатление добротного, находящегося в хороших руках. Но ведь один только рейс самолета, перевозящего смену, обходится государству в несколько тысяч рублей! Не слишком ли дорогое удовольствие?

Споры о вахтовом методе ведутся давно. Есть у него сторонники, есть противники. Сейчас, похоже, истина начинает проклевываться из этого спора, как цыпленок из яйца. Она в том, что при значительной отдаленности мест работы от жилья (150 километров и более) вахтовый метод является радикальным, больше того, единственно приемлемым. Но лишь в том случае, если в базовом поселке (микрогороде) созданы все условия для нормальной, полноценной постоянной жизни людей. Запорный от Нижневартовска — в 76 километрах. Возят же в него людей на работу из Закарпатья — по прямой это 3500 километров. Наверное, когда-то сложилась тут ситуация, когда нужна была нефть, нужны были буровые, а строить дороги некому. Вот и пришлось звать на помощь людей со всей страны на любых условиях. Может эти условия устарели и пора их пересматривать?

Время большой и дешевой нефти кануло в прошлое. Теперь, чтобы ее добывать, надо вводить все новые скважины, строить новые дороги. План земляных работ на ближайшие годы увеличивается втрое. Расстояние до новых месторождений достигает уже сотен километров. Перед автотранспортниками встают новые, еще более трудные задачи.

Б. ДЕМЧЕНКО,
спец. корр. «За рулем»

Тюменская область,
г. Нижневартовск

«БЕРУ И ДЕЛАЮ...»

Два десятилетия назад ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР)».

За прошедшие годы, выполняя эту задачу, организации ДОСААФ значительно активизировали свою деятельность. Многие первичные организации стали подлинными центрами оборонно-массовой работы. Возросло количество автомобильных и технических школ, спортивно-технических клубов, автодромов и спортивных сооружений. Дальнейшее развитие общественных начал в деятельности Общества помогло увеличить темпы укрепления материально-технической базы. Самое широкое распространение получило творчество преподавателей и мастеров.

Об энтузиастах-рационализаторах энгельсской автошколы ДОСААФ рассказывает наш специальный корреспондент Н. РОМАНОВИЧ.

Первое что мы увидели, подъехав к энгельсской автошколе ДОСААФ, была асфальтированная площадка, по которой между вешками осторожно двигалось несколько легковых автомобилей.

— Наши учащиеся готовятся к экзаменам, — пояснил сопровождавший меня Анатолий Иванович Ливенцев. — Эту площадку первоначального экзамена ГАИ мы оборудовали собственными силами. Вот посмотрите эстакады — из бракованных железобетонных плит, удалось достать уголок, варили тоже сами. Все это сделано по инициативе старшего мастера производственного обучения В. Бизяева и оформлено как рационализаторское предложение.

К рационализаторской работе мой собеседник имеет самое прямое отношение: он заместитель председателя БРИЗа автошколы. В БРИЗ входит пять человек, а возглавляет его заместитель начальника школы А. Выпряжкин, много лет проработавший в этой же школе мастером. На его счету немало внедренных предложений.

Мастер производственного обучения Б. Семиков тоже член БРИЗа. Поле его рационализаторской деятельности — класс ЛПЗ по устройству автомобилей. Обязательный элемент такого класса — разрезные двигатели для демонстрации взаимодействия отдельных узлов и механизмов. Как правило, устанавливают их на кронштейнах. Семиков же применил поворотное устройство, гораздо более удобное. Легкий поворот обода — и двигатель, жестко укрепленный на раме, наклонен под углом, выгодным для обзора.

Как и во многих классах ЛПЗ, здесь

оборудованы восемь учебных мест. Но вот такая, например, деталь. Каждый стол, стеллаж для инструментов и сами инструменты — все это выкрашено в свой индивидуальный цвет: желтый, серый, зеленый... На «чужое» учебное место инструменты теперь никак не попадут.

— Одним из лучших рационализаторов по праву считается преподаватель Б. Захаров, — продолжает знакомить со своими коллегами по БРИЗу Ливенцев. — Грамотным, эрудированным специалистом зарекомендовал себя преподаватель И. Ткачев. Однако дело не только в их личном вкладе. Настойчиво и последовательно они прививают вкус к новому тем, кто работает недавно, вовлекают их в техническое творчество. И мы с воодушевлением встретили взятый партией курс на ускорение научно-технического прогресса. Я не погрешу против истины, если скажу: энгельсская автошкола уже идет по этому пути.

В правоте этих слов нетрудно убедиться, ближе познакомившись с учебно-материальной базой школы. За последние пять лет она по существу создана заново. Начинали с классов по устройству и эксплуатации автомобилей, и первым по счету был класс преподавателя В. Мирошниченко. Следующие оборудовали по тому же принципу, добиваясь единообразия. Тогда, на первом этапе, делали то, что необходимо. Теперь же есть возможность заняться «мелочами», подумать о культуре, об эстетике. Вот почему классы вроде бы типовые, но с индивидуальностью, определяемой «хозяином».

Мирошниченко был первым, кто установил в классе телевизионный приемник, положив тем самым начало учебному телевидению. При помощи телеаппаратуры с видеоприставкой можно показать записанную лекцию, а можно устроить опрос, подсоединив видеомагнитофон к соответствующим средствам технического обучения. Пять минут — и вся группа опрошена по пройденной теме. Рационально используется время, повышается качество усвоения материала.

Идея создания учебной телестудии была одобрена БРИЗом, и теперь видеомагнитофоны установлены в классах преподавателей Ф. Исаева, И. Пошехонова. Планируется записать на пленку учебную езду, эпизоды 100-километрового марша, сдачу экзаменов ГАИ, чтобы затем показывать курсантам типичные ситуации и наиболее распространенные ошибки. Все преподаватели будут обучены обращению с телекамерами.

— Знакомьтесь: Владимир Иванович Кононов, — говорит Ливенцев, когда мы входим в класс автотренажеров. — С утра до вечера здесь пропадает, устраняет, так сказать, слабые места конструкции.

— В процессе эксплуатации тренажеров АТ-3М стало очевидно, что некоторые детали и узлы требуют доработки, — поясняет Кононов. — Вот, например, пластмассовая ручка ручного тормоза — она быстро ломалась. Пришлось укрепить ее металлической втулкой. Или же восьмивольтовая лампочка для теневого экрана перегорит — попробуй, достань. Перепаял на обычную автомобильную лампочку в 12 вольт. А возьмите сиденье: подогнать его под свой рост курсант не мог — не было подхода к регулирующей гайке. Тогда боковую облицовку кабины я сделал откидной, и теперь повернуть гайку и передвинуть сиденье не составляет труда. Сконструировал Кононов пульт управления всеми четырьмя тренажерами, каждый из которых раньше включался в сеть автономно. Теперь же уменьшением длины кабеля достигнута существенная экономия и возросла электробезопасность.

Мы спросили Владимира Ивановича: что побуждает его столько времени и сил отдавать рационализаторской деятельности?

— Откровенно говоря, я как-то не задумывался над этим, — признался Кононов. — Наверное, иначе не могу. Если вижу, что можно сделать надежнее, проще, экономнее, — беру и делаю.

Надежнее, проще, экономнее. Можно еще добавить — нагляднее, функциональнее. Эти направления всегда были и будут одними из основных в работе рационализаторов школ ДОСААФ.

Рационализаторская деятельность, кроме сугубо практической стороны, имеет еще одно немаловажное свойство — дает возможность реализовать творческие способности. И проявить личностные качества: кто ты — просто исполнитель или душой болеющий за дело человек, такой, как мастер производственного обучения А. Золотарь. В классе ЛПЗ по техническому обслуживанию автомобиля многое сделано его руками. Например, действующий стенд предпускового подогревателя. Демонстрировать принцип работы на «живом» подогревателе в помещении сложно технически, да и небезопасно в пожарном отношении. А на стенде все то же самое можно объяснить более доходчиво и подробно. В этом же классе оборудована централизованная система подвода топлива ко всем восьми автомобилям от бака, установленного снаружи. И еще одна система — для подкачки шин и контроля за давлением в них. Выхлопные газы от каждого автомобиля поступают в общий коллектор, и выведен он не как обычно вниз, а вверх — все-таки воздух в «зоне обитания» чище. Для отработки практических навыков пользования пневмотормозами ко всем машинам подается сжатый воздух от специального компрессора. А раз двигатели пускать не нужно, они меньше изнашиваются, экономится топливо.

Мы принялись считать, и вышло, что за прошлый год в автошколе внедрено 25 рационализаторских предложений. А уже составлен план на перспективу — до 1990 года. Это дает рационализаторам автошколы возможность взяться за решение более сложных задач. Тут и расширение рамок учебного телевидения, и внедрение средств электроники, например, на автодроме для контроля за ошибками. И многое другое.

Технический прогресс — веление времени. Этот лозунг наполняется здесь конкретным содержанием.

От редакции. Опыт применения на занятиях при подготовке водителей телеустановок, о котором рассказывается в корреспонденции, находит все более широкое распространение в учебных организациях ДОСААФ, и, видимо, настала пора обобщить его и отразить в форме рекомендаций. Эти соображения мы адресуем Учебно-методическому центру ЦК ДОСААФ СССР.

Другой вопрос — касающийся качества автотренажеров АТ-3М, также затронутый в корреспонденции, заслуживает серьезного внимания Центрального конструкторско-технологического бюро ЦК ДОСААФ СССР.

В ПОМОЩЬ ОРГАНИЗАЦИЯМ ДОСААФ

ЭКЗАМЕНУЕТ «СИГНАЛ-1»

Автомобиль с эмблемой оборонного Общества на дверце кабины заканчивает прохождение «тоннеля». И вдруг короткий звуковой сигнал врывается в монотонный шум движущихся по автодрому машин. И самому курсанту, и сидящему рядом с ним в кабине наставнику понятно: задет ограничитель, можно фиксировать ошибку. Это вступил в действие созданный здесь, в брянской технической школе ДОСААФ прибор для учета ошибок при выполнении упражнений на автодроме, названный «Сигнал-1».

Зачем он нужен? Дело в том, что обычно элементы автодрома ограничены столбиками или другими устройствами. Если курсант, управляющий машиной, не вписывается в габарит, задевает столбик, мастер не всегда может увидеть это. А незамеченная ошибка отрицательно сказывается на обучении — курсант плохо усваивает геометрию вписывания. Кроме того, возможно повреждение окраски машины.

В Брянске установили на машинах датчики-«усы» со штепсельными разъемами РП 14—30. Они монтируются на время выполнения упражнения в строгом соответствии с габаритом автомобиля. На панели кабины помещается пульт управления, объединяющий в себе реле времени с выдержкой 5—15 минут, счетчик ошибок и блок режима работы. С пультом электрически связан звуковой сигнал.

Когда датчик задевает ограничитель, раздается звуковой сигнал и срабатывает электромагнитный счетчик ошибок.

Пультом можно задавать время на выполнение упражнения. В этом случае об окончании контрольного срока сигнализирует лампочка «стоп». Количество ошибок считывается со счетчика. Сбрасываются показания нажатием кнопки.

В режиме «экзамен» переключателем «норматив» можно установить допускаемое для данного упражнения число ошибок. Если за отведенное время курсант уложился в норматив, загораются лампочки на табло «стоп» и «сдал», не уложился — высвечивается табло «не сдал».

«Сигнал-1» сейчас с успехом используется не только в Брянске, но и в минской школе ДОСААФ, где такими комплектами оборудовано уже 16 автомобилей.

А. МИХЕЕВ

г. Брянск



Автор этого сообщения не мастер производственного обучения, не преподаватель и даже не руководитель учебной организации. Анатолий Иванович Михеев — председатель брянской областной организации оборонного Общества, где творчество новаторов, их инициатива и неустанный поиск стали характерной чертой учебных коллективов. А. Михеев не только успешно направляет рационализаторскую работу, но и сам активно в ней участвует. В числе многих внедренных предложений и разработанный им «Сигнал-1».

ТУЛЬСКИЙ ВЕЗДЕХОД



О разработке специального мотоцикла повышенной проходимости ТМЗ—5.951 «Тула» читатели уже могли узнать из журнала (1985, № 7 и 11). Сделав пробную партию машин для накопления опыта эксплуатации, тульский машиностроительный завод имени В. М. Рябикова приступил теперь к их серийному выпуску. В нынешнем году намечено сделать пять тысяч мотоциклов. Мы хотим ознакомить с этой моделью, принципиально новой и по конструкции и по методу подготовки к производству, тоже не совсем обычным способом, предоставив слово конструктору — одному из ее создателей, потребителям и сопроводив все редакционным комментарием.

ВЗГЛЯД КОНСТРУКТОРА

Завод имени В. М. Рябикова многие годы выпускал мотороллеры. Хороший спрос на грузовую модель «Муравей» лишний раз доказал, что сегодня ключи к устойчивому сбыту нашей мотоциклетной техники — в руках сельских покупателей. Это побудило заняться разработкой машины, предназначенной прежде всего для езды по грунтовым дорогам и бездорожью. В результате на нашем конвейере появился уже не мотороллер, а мотоцикл, притом не имеющий аналогов среди отечественных образцов: впервые на нем применен двигатель с принудительным воздушным охлаждением и электростартером, а также колеса с широкопрофильными шинами.

Для этой машины мы модернизировали известный двигатель «Тулицы», снабдив его несложным, но весьма эффективным устройством — лепестковым клапаном на впуске, который препятствует выбросу несгоревшей смеси при перепуске. Тем самым удалось не только снизить расход топлива (примерно на 0,4 л/100 км), но и сделать характеристику двигателя более приемлемой для сельских дорог. Увеличен крутящий момент, а обороты, при которых он достигается, сдвинуты в зону более умеренных. Словом, обеспечена лучшая приспособляемость к изменению нагрузки. Отметим, что двигатель работает на смеси с уменьшенной долей масла (1:33 после обкатки).

Устойчивой работе мотора на малых и средних оборотах способствует массивный маховик, роль которого играет династартер. А принудительное охлаждение цилиндра и его головки позволяет избежать перегрева и падения мощности при продолжительной езде с малыми скоростями.

Тяжелым условиям движения должна соответствовать и ходовая часть. Дуплексная (из двух разнесенных ветвей) рама обладает высокой жесткостью на кручение, благодаря чему ощутимо лучше стала управляемость машины. Применив колеса небольшого диаметра, мы смогли понизить центр масс, чтобы добиться лучшей устойчивости. А сами по себе широкопрофильные шины обеспечивают малое удельное давление на грунт, лучшее сцепление, хорошо смягчают толчки от небольших неровностей и, что немаловажно, не оказывают разрушительного воздействия на почву. Передняя вилка и амортизаторы задней подвески — от мотоциклов «Восход».

Электрооборудование — 12-вольтовое, с династартером, позволяющим пускать двигатель поворотом ключа. Такое удобство издавна отличало наши мотороллеры, а вот на отечественном мотоцикле появилось впервые. Разумеется, предусмотрен и пуск кик-стартером. Световые и контрольные приборы, переключатели унифицированы с применяемыми на других машинах. В частности, щиток приборов — такой же, как на ИЖах.

Хотя мотоцикл и рассчитан на использование преимущественно вне дорог, он оснащен общепринятыми элементами безопасности — от двух зеркал заднего вида до указателей поворота и световозвращателей. Передняя вилка — с противоугонным замком.

Конечно, мы сознаем, что наш мотоцикл вряд ли до конца удачен, поскольку некоторые технические решения вынужденные. Многие электроприборы, да и силовой агрегат тяжеловаты — в идеале хотелось бы облегчить мотоцикл килограммов на пятнадцать. Но для этого, понятно, нужны не только наши усилия, но и смежников.

Таков в главных чертах наш мотоцикл повышенной проходимости ТМЗ—5.951. У нас в стране это первая модель в подобном классе. И, конечно, мы с волнением ожидаем, как примет ее потребитель.

В. ПУДОВЕЕВ,
главный конструктор
г. Тула

ВЗГЛЯД ПОТРЕБИТЕЛЯ

Что ж, сейчас, когда нашим мотоциклетным заводам предстоит резко ускорить темпы обновления продукции, поднять ее качество, реакция покупателей на новинку волнует завод. Получить представление о ней мы смогли в новом фирменном магазине «Зенит»: за первый месяц его работы (заметим, это январь, середина зимы и к тому же магазин находится в Москве) продано около 30 мотоциклов «Тула», в то время как других известных моделей — лишь единицы. У стенда с новинкой всегда людно. Высказываются разные мнения, но никто не остается равнодушным. Тульский мотоцикл привлек, например, внимание **Д. Кузнецова,** приехавшего из г. Новоалтайска Алтайского края. По профессии он инженер-технолог, все свободное время посвящает мототуризму.

«Пожалуй, это первый отечественный мотоцикл, приспособленный для путешествий, — говорит он. — Те, кто ездит на рыбалку, в лес, по делам без большой поклажи, им тоже заинтересуются. Конечно, кое-что придется дорабатывать, но основа есть!»

Потребители, естественно, соотносят возможности новой машины, особенности ее устройства с ценой (680 рублей). Покупатели, посетители магазина с этих позиций признали ее вполне приемлемой.

В оценке бывалого мотоциклиста **С. Амелина** из Тулы, приславшего письмо в редакцию, преобладают эмоции: «Этот мотоцикл я видел на дорогах Тульской области и, кроме восторга, ничего не испытывал».

Местный патриотизм? Свободные от него, работники редакции попытались оценить машину более придирчиво.

ВЗГЛЯД РЕДАКЦИИ

Вслед за первым впечатлением («не такой, как все») приходит естественное желание разобраться: чем же, собственно, не такой? Можно ответить так: собранностью облика, слитностью деталей, объединенных замыслом дизайнера в довольно гармоничное целое. Это вызывает ощущение компактности, скрадывает размеры; мотоцикл кажется маленьким, хотя на самом деле он не короче «Восхода». Почти нет случайных, «пристроенных» элементов. Почти, но все-таки есть. Если унифицированный фонарь удачно вписался в задний щиток, то фара и щиток приборов, на наш взгляд, крупноваты. Надежное, но архаичное реле не удалось полностью упрятать в отведенное ему место; клеммы и соединения проводов торчат наружу, наводя на невеселые мысли: а ну как попадет вода, грязь. Об этом же думаешь, глядя на штеккеры и пестрый пучок проводов под фарой, — они нуждаются в лучшей защите.

Приходится пожалеть об отсутствии маленького обтекателя, который был на экспериментальных образцах. Скрывая некоторые неудачные по виду детали, он придавал облику машины необходимую завершенность.

Но многое сразу привлекает. Седло и боковые щитки легко снимаются — и тогда, как видно на фото, мотоцикл полностью доступен для обслуживания и ремонта. Отрадно, что такие крупные детали, как основание седла, щитки колес, корпус фильтра, сделаны наконец-то из пластмассы. Надеемся, со временем перечень таких деталей расширится, что поможет мотоциклу «похудеть».

Объективности ради отметим, что для крепления седла и боковых щитков, видимо, можно найти лучшее инженерное решение: негоже, что передние концы щитков царапают покрытие баков. Думаем, эти мелочи будут устранены.

Не будем повторять того, что сказал конструктор. Приведенные им данные должны, на наш взгляд, привлечь внимание сельских мотоциклистов, для которых предназначена машина.

Отметим лишь, подытоживая разговор, что в целом попытка тульских конструкторов показывает, как можно, сочетая серийные и оригинальные узлы, получить машину с совершенно новыми качествами. Надеемся, нам представится случай оценить их глубже.

Придавая большое значение дебюту специального мотоцикла для села, мы обращаемся к его владельцам с просьбой: когда спидометры ваших машин отсчитают первые тысячи километров, найдите время, чтобы поделиться с редакцией, а значит, с тысячами мотоциклистов, вашими впечатлениями. Уверены, что они сослужат немалую пользу.

Отдел науки и техники «ЗА РУЛЕМ»

СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

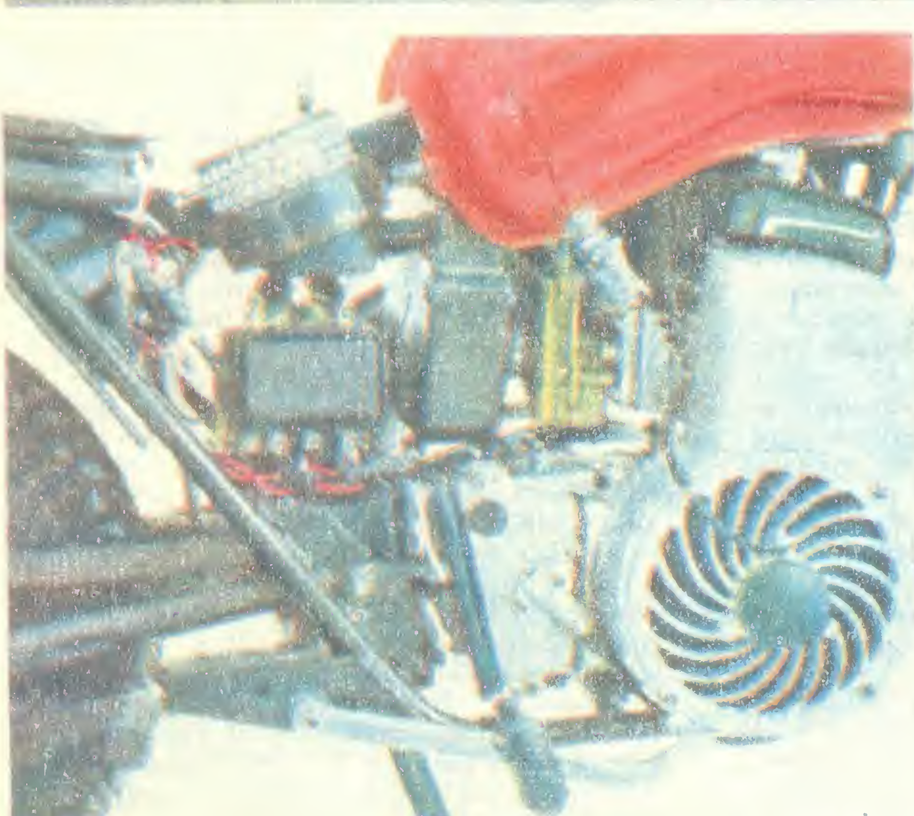


Облик нового мотоцикла (он разработан при участии дизайнеров ленинградского филиала ВНИИ технической эстетики) довольно необычен. Широкое седло, боковые щитки и бензобаки (их два) выглядят как компактное целое.

Привлекают внимание дисковые колеса с широкопрофильными шинами. Щитки подняты высоко, чтобы между ними и колесами не набивалась грязь.

Седло и декоративные боковины легко снимаются, открывая доступ ко всем узлам. Под седлом достаточно места для инструмента и необходимых мелочей. Основание седла и задний щиток составляют единую деталь.

Глушитель хорошо защищен от повреждений. Видны воздушный фильтр с двумя бумажными элементами (крышка снята), реле-регулятор, герметично закрытая цепь в резиновых чехлах.





Техническая характеристика мотоцикла ТМЗ—5.951

Общие данные: сухая масса — 129 кг; максимальная нагрузка — 170 кг; наибольшая скорость — 85 км/ч; тормозной путь со скорости 30 км/ч — не более 6,5 м, со скорости 60 км/ч — не более 25 м; контрольный расход топлива с клапаном на впуске — 3,6 л/100 км, без клапана на впуске — 4,0 л/100 км; запас топлива — 11 л, резерв — 0,5 л.

Двигатель: тип — двухтактный, с принудительным воздушным охлаждением; число цилиндров — 1; рабочий объем — 199 см^3; степень сжатия — 8,5; мощность — 12,5 л. с./9,2 кВт при 5300—5800 об/мин; максимальный крутящий момент — 1,8 кгс·м при 4900—5500 об/мин; карбюратор — К—62; топливо — смесь бензина А-76 с маслом (33:1).

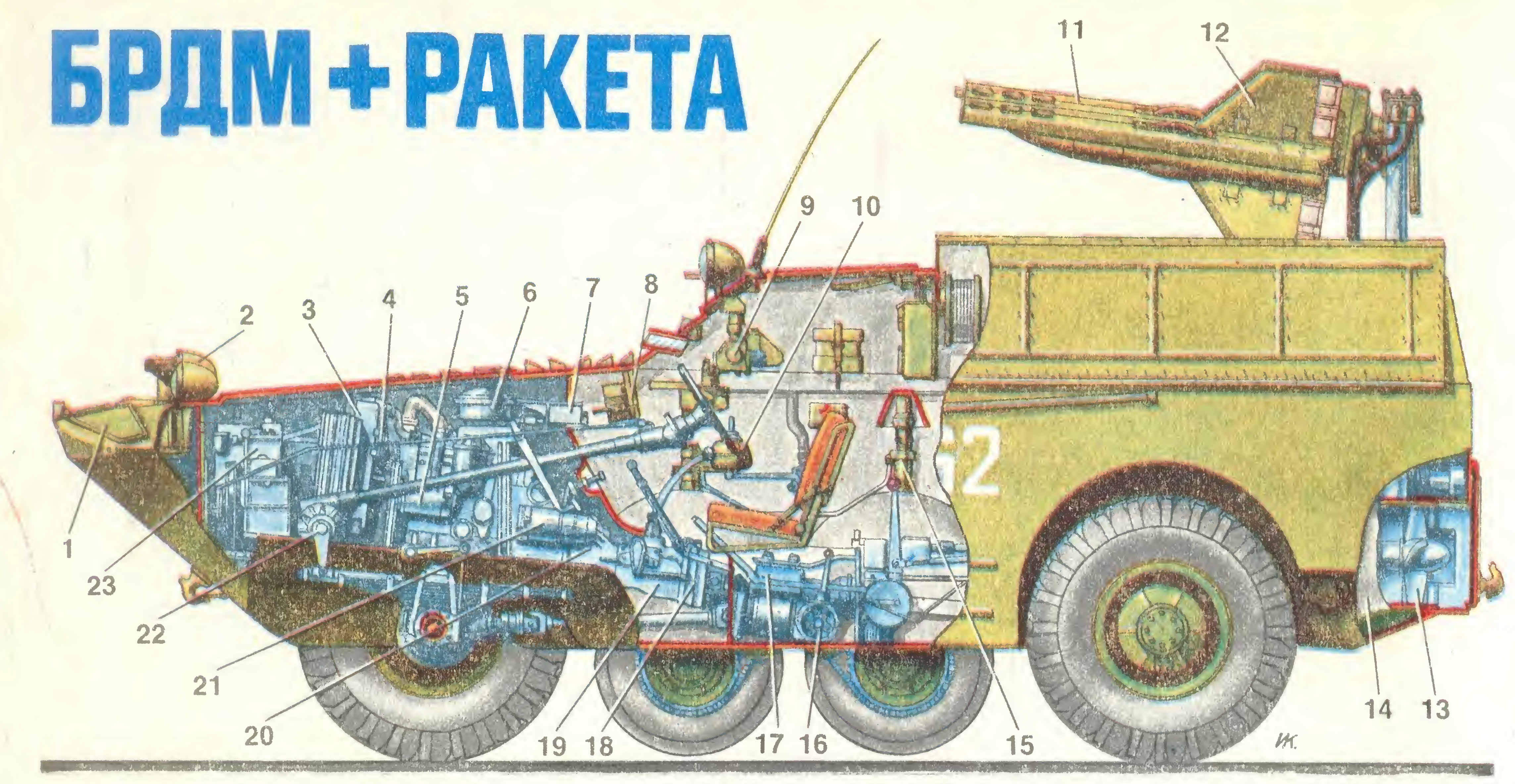
Электрооборудование: номинальное напряжение — 12 В; аккумуляторная батарея — 3МТР10 (2 шт.); династартер — ДС1Б; мощность — 87,5 Вт; реле-регулятор — РР-121 или РР-121А; реле указателей поворота — РС57В или РС491; фара (оптический элемент) — ФГ137В или ФГ140-200Б; свеча зажигания — А17В.

Трансмиссия: сцепление — многодисковое, в масляной ванне; коробка передач — четырехступенчатая (I—3,000; II — 1,644; III — 1,235; IV — 0,900); моторная передача — цепная (2,353); главная передача — цепная (2,714).

Ходовая часть: рама — трубчатая, сварная, дуплексная; передняя вилка — телескопическая, с гидравлическими амортизаторами; задняя подвеска — маятниковая, с гидравлическими амортизаторами; ход переднего колеса — 130 мм, заднего — 80 мм; колеса — дисковые, штампованные, с алюминиевыми ступицами, взаимозаменяемые; диаметр тормозов — 150 мм; шины — 6,70—10; давление в шине переднего колеса без пассажира — 1,0 кгс/см^2, заднего — 1,5 кгс/см^2, с пассажиром — соответственно 1,2 кгс/см^2 и 2,0 кгс/см^2.

Цена — 680 руб.

БРДМ + РАКЕТА



Боевые машины быстро совершили марш по пересеченной местности, заняли удобные позиции, их замаскировали. Полчаса назад подразделение получило задачу выйти «противнику» во фланг и, если тот попытается контратаковать, уничтожить его.

Танки показались из-за высоты внезапно.

— По головному — огонь! — прозвучала в наушниках шлемофона команда.

Наводчик-оператор прильнул к визиру. Сейчас главное — спокойствие и выдержка. Головной танк шел пока прямо, но через несколько секунд он начнет маневр. Пора! Утоплена кнопка «Пуск». Раздается резкий хлопок. С грохотом взметнулось пламя и полоснуло по бронированной рубке пусковой установки. Ракета-малютка с большой скоростью помчалась навстречу цели. Танк, словно почувствовав опасность, рванулся в сторону, но огненная стрела тотчас плавно изменила траекторию и вонзилась в борт машины.

Боеприпас, который поразил танк, — противотанковая управляемая ракета, сокращенно ПТУР.

Но почему вдруг ракету применили против стальных машин? Ведь для поражения бронированных целей существует специальная артиллерия. Ее так и называют — противотанковая. И снаряды она применяет особые, бронебойные.

Надо сказать, что поразить современный танк непросто. От наводчика противотанковой пушки требуется известное мастерство, чтобы попасть в высокоманевренную боевую машину, снаряд с траектории уже не свернешь.

А что, если все-таки сделать снаряд управляемым? Насколько бы возросли тогда точность и надежность поражения бронированных целей. Но легко сказать — сделать управляемым. В техническом отношении задача оказалась чрезвычайно сложной. Однако именно по этому пути и пошли конструкторы. Им удалось соединить управляемую ракету и кумулятивный заряд, так появились ПТУРы.

Если у пушечного ствола есть лафет, на котором крепятся все механизмы орудия, то базовой для установки ПТУР является, как правило, колесная или гусеничная бронированная машина. Присмотримся к ней внимательнее.

Собственно машина состоит из трех отделений: силовой установки, управления и боевого. Отделение силовой установки расположено в передней части корпуса. Отделение управления находится в средней его части, в нем размещаются экипаж и органы управления. Известно, что военно-техническая революция коснулась многих сторон войскового организма на разных уровнях. Не обошла она и эту боевую машину. К примеру, кто в артиллерии наводит орудие на цель? Наводчик. А противотанковой ракетой управляет наводчик-оператор. Более того, он же является командиром машины. В подчинении у него один человек — водитель. Вот и весь экипаж. Невольно сравниваешь: в гражданскую войну, чтобы поступить в школу красных командиров, надо было «уметь бегло читать и знать четыре действия арифметики», а сейчас сержант командует противотанковым ракетным комплексом. Однако вернемся к машине. Боевое отделение совмещено с отделением управления и расположено в средней и кормовой частях корпуса. Кормовая часть закрыта крышей, которая открывается автоматически одновременно с подъемом пакета направляющих.

В качестве базы комплекса использована бронированная разведывательно-дозорная машина марки БРДМ, конечно, специальным образом подготовленная. Отсюда и многие замечательные боевые качества комплекса в целом. Боевая машина обладает большой маневренностью. Достаточно сказать, что она способна двигаться в условиях бездорожья. На грунтовой дороге может развивать скорость 40—50 км/ч, а максимум что можно выжать на шоссе — 80 км/ч. При этом запас хода — 500 километров.

Корпус машины сварен из броневых листов, он водонепроницаем, типа лодки. Для экипажа в верхней части — люки. Корпус несущий, к нему крепятся все агрегаты, механизмы и вооружение.

В силовом отделении установлен карбюраторный двигатель мощностью 90 л. с./66 кВт. Там же располагаются его системы, воздушный компрессор с баллоном и кабестан для самовытаскивания машины.

У БРДМ нет привычной для автомобиля облицовки радиатора в передней части. Но водяной и масляный радиаторы есть. Воздух поступает к ним снаружи через броне-

БУДУЩЕМУ ВОИНУ

Гидравлическая система дополнительных колес: 1 — гидроподъемник; 2 — насос; 3 — фильтр; 4 — кран управления; 5 — гидрозамок; 6 — обратный клапан; 7 — автомат разгрузки; 8 — бак.

Установка ПТУР: 1 — волноотражательный щиток; 2 — фара со светофильтром; 3 — радиатор системы охлаждения; 4 — масляный радиатор; 5 — генератор; 6 — воздухофильтр; 7 — главный тормозной цилиндр; 8 — щиток приборов; 9 — визир; 10 — пульт управления ПТУР; 11 — направляющая ПТУР; 12 — ракета; 13 — рабочее колесо водомета; 14 — труба водомета; 15 — гидравлический подъемник дополнительного колеса; 16 — коробка отбора мощности дополнительных колес; 17 — раздаточная коробка; 18 — трансмиссионный тормоз; 19 — коробка передач; 20 — сцепление; 21 — стартер; 22 — рулевой механизм; 23 — компрессор системы подкачки шин.

вые жалюзи, на верхней броне носовой части. А нагретый выходит через воздухоотводы. При движении по воде, когда жалюзи закрыты, вводят в действие теплообменник, охлаждаемый забортной водой.

В средней части машины располагаются водитель и командир. Органы управления в общих чертах сходны с обычными автомобильными, но сверх того есть рычаги, посредством которых открывают заслонку водометного движителя, управляют заслонками поворота, включают водомет, управляют гидронасосом вспомогательных колес, их подъемом и опусканием. У этой плавающей машины есть водометный движитель. Его основные части — насос и водопроточная труба — находятся в кормовой части. Там же заслонки поворота для управления на плаву. Водомет способен сообщить машине скорость 8—9 км/ч. Достаточен и запас хода на плаву — 12 часов.

В средней части машины, под крышей размещен так называемый пакет направляющих. Для пуска ракет он поднимается вверх гидравлическим устройством. Основу аппаратуры управления составляют пульт оператора и оптический визир восьмикратного увеличения. Наблюдая в него, наводчик-оператор одновременно работает на пульте: перемещая рукоятку управления, подает на борт ракеты команды «вверх—вниз», «влево—вправо». В комплекте аппаратуры есть также выносной пульт: его можно расположить на расстоянии до 30 метров от машины и вести огонь из укрытия.

Несколько слов о порядке наведения ракеты. Способ наведения — по методу трех точек. Первая точка — глаз наводчика-оператора (перекрестие визира), вторая — ракета на траектории, третья — цель. Задача — вывести ПТУР на линию визирования, которую мысленно можно провести между глазом и целью, и удержать на этой линии до встречи с ней. Со стороны все кажется просто. Однако попробуйте посадить за пульт нетренированного человека. Через несколько секунд он либо круто пошлет ракету в небо, либо загонит ее в землю. Поэтому обычно будни для наводчиков-операторов — это регулярные, напряженные тренировки. Именно в ходе их оттачивается глазомер, рука обретает твердость, приходит умение быстро разгадать маневр противника и точно поразить его огневой «стрелой».

А водитель боевой машины вовсе не «извозчик», как может показаться тоже с первого взгляда. В экипаже, как уже говорилось, всего двое. Поэтому навыки обращения с ПТУР, умение установить ракету на пакет направляющих, подсоединить к стартовому устройству электрозапал — обязательное условие службы в экипаже противотанковой установки. В ходе боевых действий водитель обязан наблюдать за полем боя, докладывать командиру о. появлении новых целей, быть готовым к отражению внезапно появившихся на близкой дистанции бронированных машин противника гранатометом, имеющимся в комплекте установки.

Подведем итог. Противотанковый комплекс обладает отличными боевыми характеристиками. Большой запас хода, хорошая маневренность, плавучесть, высокая проходимость, скорострельность — все эти качества позволяют эффективно использовать мощные огневые средства: в короткий срок сосредоточить их на важном участке и надежно поразить бронированные цели.

В. КНЯЗЬКОВ

2*

ЮРИДИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ ЗР

«Иногда я пользуюсь машиной отца, на управление которой у меня есть доверенность. Прошлым летом мы ездили на юг и вели ее по очереди с мужем. На одном из перегонов, когда за рулем был муж, нас остановил инспектор ГАИ и предупредил, что по доверенности машиной могу управлять только я, а муж, даже в моем присутствии, не должен вести автомобиль. Так ли это?» — спрашивает читательница из Ленинграда Л. Панова.

«Отец перед отъездом в длительную командировку оформил мне доверенность на управление его «Москвичом». Сейчас возникла необходимость продать его, однако мне не разрешают поставить «Москвич» на комиссию по доверенности, срок которой еще далеко не истек. Правильно ли это?» — спрашивает Н. Сычев из Новосибирска.

«Могу ли я забрать у сына доверенность на управление моей машиной из-за того, что он стал выпивать?» — задает вопрос Л. Семенов из Ставрополя.

На вопросы читателей отвечает кандидат юридических наук **Ю. БАТУРИН**, который ведет сегодня прием в нашей консультации.

По юридической терминологии доверенность — это письменное полномочие, выдаваемое одним лицом другому лицу для представительства перед третьими лицами (ст. 64 и ст. 62 ГК РСФСР). Иначе говоря, доверенность — документ, в котором точно оговорены полномочия представителя (поверенного), указываются их содержание и пределы. Для выдачи доверенности достаточно желания лица, доверяющего свое имущество, и для ее оформления не требуется присутствия представителя, то есть того, на кого она выписывается. Доверенность оформляет отношения добровольного представительства и может быть выдана на основании, например, договора, по которому поручается продать автомобиль (см. ст. 396 ГК РСФСР).

По объему и содержанию передаваемых представителю полномочий различаются **общие (генеральные), специальные и разовые** доверенности.

По **генеральной доверенности** (Форма — 42) представитель может совершать от имени доверителя самые разнообразные юридические действия, в частности связанные с владением, пользованием и распоряжением машиной (см. «Консультацию ЗР», 1986, № 3).

Разовая — такая **доверенность** (Ф-1), по которой представитель может совершить одно, причем строго определенное юридическое действие. Это, например, доверенность на продажу автомобиля собственника (с правом или без права получения денег за проданную машину).

Специальная доверенность передает представителю право на совершение не одного, а ряда юридических действий, носящих однородный характер или связанных между собой. Таковой является доверенность на управление автомобилем (Ф-54), предусматривающая и поручение следить за его техническим состоянием, осуществлять необходимые процедуры в ГАИ и т. п. Доверенность на управление передает поверенному полномочия владения и пользования. К сожалению, в бланке доверенности на управление термин «распоряжение» используется в бытовом, но не в юридическом смысле. Видимо, это и ввело в заблуждение нашего читателя. Н. Сычеву была выдана именно специальная доверенность на управление автомобилем, и, следовательно, продать его, то есть использовать право распоряжения им, он не может (о праве собственности на автомобиль см. «Консультацию ЗР», 1983, № 3).

Доверенность может быть только в письменной форме, а связанная с передачей полномочий в отношении автомобиля обязательно нотариально удостоверяется.

Срок действия всякой доверенности не может превышать трех лет. Специальными нормативными актами может устанавливаться и иной, менее продолжительный предел действия доверенности. Когда срок действия в самой доверенности не указан, она считается действительной в течение одного года (ст. 67 ГК РСФСР). Во всех случаях срок исчисляется с момента выдачи доверенности, поэтому отсутствие в ней даты выдачи делает ее недействительной (заметим, что дата доверенности, как и срок ее действия, должна обозначаться прописью). Что касается разовой доверенности, то независимо от того, на какой срок она выдана, ее следует считать утратившей силу с момента реализации указанного в ней полномочия.

«Лицо, которому выдана доверенность, должно лично совершать те действия, на которые оно уполномочено», — так гласит ст. 68 ГК РСФСР. Правда, закон допускает передоверие, но лишь в двух случаях: когда это оговорено в самой доверенности, как, например, в генеральной, или когда лицо, которому выдана доверенность, вынуждается к этому силой обстоятельств и действует в интересах выдавшего доверенность. Здесь и следует искать ответ на вопрос читательницы из Ленинграда. В сложившейся ситуации только она **лично** может управлять машиной отца. Передоверие полномочий должно быть нотариально оформлено, а доверителю необходимо сообщить об этом. Так что инспектор ГАИ был прав. Иное дело, когда речь идет о генеральной доверенности, где оговаривается возможность передачи всех полномочий другим лицам.

Отмена доверенности лицом, выдавшим ее, как и отказ лица, которому она выдана, прекращает действие доверенности (ст. 69 ГК РСФСР). Эти действия могут быть совершены в любой момент в пределах срока действия доверенности и не нуждаются в каком-либо обосновании. Таков ответ на письмо из Ставрополя. Добавим, что Л. Семенов, как лицо, выдавшее доверенность, обязан своего сына известить об отмене доверенности, а тот — немедленно вернуть доверенность (ст. 70 ГК РСФСР). Действие доверенности прекращается с момента отмены или отказа, а не с момента получения извещения об этом другой стороной.

«СПАСИБО ЗА ПРАЗДНИК!»



На призы «За рулем»



Снова на зимнюю дорожку трека, на этот раз ипподрома подмосковного города Раменское, вышли девятнадцать сильнейших мастеров автоспорта. Редакция «За рулем» пригласила их на старт VIII Гонки звезд, посвященной 68-й годовщине Советской Армии и Военно-Морского Флота.

Думается, из десяти тысяч зрителей, наблюдавших за состязанием, ни один не остался равнодушным. На протяжении трех часов интрига гонки закручивалась все туже и туже. Ситуация менялась с каждым заездом. Было все — от драматичного до комичного. Трибуны замерли, когда в первом же заезде столкнулись автомобили Павла Михейкина и Юрия Черникова. Как обычно бывает, для гонщиков это окончилось благополучно. Но продолжавшего выступать на поврежденной машине Черникова преследовали неудачи, а Михейкину пришлось присоединиться к зрителям. Забегая вперед, скажем, что и в последующих заездах машины сталкивались и вылетали на снежный отвал, как это случилось с Виктором Московских, который, загнав свой автомобиль на этот бруствер, мчался по нему на прямой, демонстрируя чудеса эквилибристики. Сам он потом говорил так: «Еду и не верю, что здесь можно ехать, но газ не сбрасываю. Наконец увидел место для приземления и вернулся на дорожку».

«Да, гонка удалась, спасибо за праздник!» — таков единодушный отзыв участников, специалистов, судей, истинных ценителей автоспорта, которых немало было и в числе зрителей. Конечно, пришелся по душе драматичный сюжет гонки. Но дело, думается, не только, а может быть, и не столько в этом. В предыдущих семи встречах, кстати, не менее напряженных, все довольно просто раскладывалось по полочкам: доминировал тот или иной стиль езды, были явные лидеры, затем шло какое-то промежуточное звено участников и, так сказать, статисты, которые были тоже сильными гонщиками, только в той, конкретной гонке у них что-то не ладилось. Здесь же, в Раменском, получилось так, что накопленные за последние годы опыт подготовки машин для ипподромных состязаний, тактические навыки ведения борьбы и умение выигрывать технику прохождения поворотов — все это большинством спортсменов было представлено зрителям в самом лучшем виде.

Владимир Глушков (НИИШП) и Валентин Кузнецов (уфимский моторный завод) демонстрировали так называемый взрывной стиль, когда многолетний опыт позволяет мгновенно приспосабливаться к ситуации, смело идти на риск, вынуждая соперников либо принять такую манеру и вести острую борьбу, либо уступить. Владимир Гольцов («Ижмаш»), Владислав Штыков, Валерий Филимонов (оба — АЗЛК), Райдо Рюйтель (Таллин), кстати, прекрасный тактик трековых гонок, представляли школу раллистов. Но, пожалуй, самое удивительное было то, что на этих гонках большинство были кольцевики — это Алексей Григорьев и Виктор Козанков (оба — «Мосавтотехобслуживание»), Юрий Кацай, Александр Швыдкий, Юрий Боровиков (все — ВАЗ), Михаил Горбачев («Совтрансавто»), Александр Потехин (МАДИ), киевлянин Леонид Протасов (СКА). Что общего между асфальтом и льдом? Но здесь главным оказалось не покрытие, а умение четко анализировать обстановку, видеть ошибки противника и использовать их, держать ежесекундно под контролем ситуацию. В результате: абсолютный рекорд средней скорости на одном круге показал Владислав Штыков — 109,9 км/ч,





ГОНКА В ФОТООБЪЕКТИВЕ.

Скорей бы началось! Остались секунды.

Глазами главного судьи.

Когда нет солистов.

Тесно, но интересно!

Здесь поправим, здесь подтянем — и опять в бой.

Удачный старт — половина успеха.

Хотя и 13-й, но не сдается.

Седьмой победитель Гонки звезд.

Фото В. Князева

рекорд средней скорости заезда (первый круг не хронометрировали) установил Валентин Кузнецов — 99,9 км/ч, а выиграл Гонку звезд-86 Виктор Козанков! Как это получилось? Вот его слова.

«Многих удивляет, что кольцевики вдруг стали ездить зимой. Вроде бы не их стихия. Но когда идешь по трассе на «формуле» со скоростью 200 км/ч, то асфальт не сильно отличается от льда. А вот действительно к чему трудно привыкнуть в ипподромных гонках, так это езда вслепую. Помню, когда стартовал первый раз, вышел из поворота на прямую — все в снежной пыли, ни зги не видно. Я остановился и боюсь ехать дальше. Потом спросил у ребят: как же ехать в такой пелене? Они посоветовали: ты, главное, газ не сбрасывай, а как подлетишь к повороту, сам почувствуешь — там льда больше, снежная пыль плотнее, и если повезет, то и красные стоп-сигналы впереди идущих машин заметишь, вот тут-то не плошай, ставь машину боком — и в поворот. Все просто, но надо не забывать, что скорость к 150 км/ч подбирается!

Первое время у меня в таких ситуациях волосы под шлемом шевелиться начинали, а потом привык. Точнее, не привык, а выработалось особое чувство — способность как бы видеть всем телом. Входишь в поворот, снежная пыль клубом, не за что глазом зацепиться. Но вот где-то красный сигнал вспыхнул, где-то силуэт машины соперника на мгновенье обозначился. Так и ориентируешься. Вот двигатель с тяговитого рева быстро стал набирать обороты до звона — значит автомобиль вышел на лед и надо очень точно манипулировать рулем и газом, удерживая его под оптимальным углом. А напряжение в эти мгновения такое, что и передать трудно: ждешь каждую долю секунды, когда обороты начнут чуть подсаживаться — признак того, что автомобиль уже у снежного отвала и сейчас произойдет удар. Тут только успевай — газ в пол и рулем держи, держи машину, не давай ей уйти с трассы.

Если говорить о тактике, то я предпочитаю присмотреться к соперникам, найти свою игру. В Гонке звезд я не изменил этому правилу. Первые два заезда сосредоточился на том, чтобы определить оптимальную траекторию для себя. Пробовал для начала копировать Штыкова, правда, без такого сильного, как у него, заноса. Но уже во втором заезде понял, что, проходя поворот от наружного края внутрь, а потом наружу, не получаешь преимущества перед тем, кто направляет свою машину с максимальной скоростью по внешнему радиусу. К примеру, так: заходим в поворот с Глушковым вместе. Он идет по внешнему радиусу, я ныряю внутрь, и к середине поворота мою машину непременно сносит на автомобиль Глушкова, но у него к тому времени скорость уже больше моей. Приходится пропускать его. Два круга я атаковал Володю таким способом, и безрезультатно — финишировал вторым.

Третий мой выход был в седьмом заезде. К этому времени я окончательно выбрал для себя траекторию — по внешнему радиусу с минимальным заносом. И эта техника ведения гонки служила мне верой и правдой, пока опять не пришлось помериться силами со Штыковым. Скажу честно — тяжело с ним было: пытаюсь идти по внешнему радиусу, он делает такой заход, что мне приходится сильно тормозить, чтобы не налететь на него, а в результате, даже двигаясь на пределе возможного, еле-еле успеваю нагонять его. Тогда пришлось быстро поменять тактику — ныряю в поворот еще глубже, чем Штыков, как бы под него, но, в отличие от Владислава, с минимальным углом заноса. Это и дает мне столь необходимое преимущество в динамике разгона. Заезд мой! Этот же прием использую и в следующем. И опять выигрываю. После 16 заездов у нас с Кузнецовым по 25 очков! Объявляют дополнительный, за 1-е и 2-е места. Старт у меня получился лучше, а дальше уже включилась программа, отработанная до деталей».

Слушаешь Козанкова, и, вроде бы, все так просто. Но вспоминаешь, как это выглядело в действительности, когда машины на скорости 150 км/ч подходили к повороту, раскатанному до льда, и бок о бок с зазором в считанные сантиметры шли на предельной скорости, понимаешь, сколь высокое мастерство требуется для такой вот «простой» езды. И увидеть это было настоящим праздником для всех, кто любит автоспорт.

В заключение отметим: за всю восьмилетнюю историю Гонки звезд в дополнительных заездах за первое—третье места впервые участвовало пять спортсменов. А главный приз — за победу среди марок машин снова завоевал Волжский автозавод. Это заслуга В. Козанкова, стартовавшего на ВАЗ—21011.

О. БОГДАНОВ,
спец. корр. «За рулем»
Московская область,
г. Раменское

Результаты VIII Гонки звезд на призы журнала «За рулем»: 1. В. Козанков; 2. В. Кузнецов; 3. В. Штыков; 4. Р. Рюйтель; 5. В. Глушков; 6. В. Филимонов.

Редакция сердечно благодарит исполком Мособлсовета и его ГУВД, Московский областной комитет ДОСААФ, горисполком и отдел внутренних дел города Раменское, работников Госавтоинспекции, коллектив раменского ипподрома — всех, кто помог подготовить и провести VIII Гонку звезд.











ВАЗ-2108 ГЛАЗАМИ БУДУЩЕГО ПОКУПАТЕЛЯ

Из статьи в январском номере «За рулем» читатели знают, что с осени прошлого года в редакции испытывается экземпляр «восьмерки». В связи с этим многие авторы писем просят нас поделиться своими впечатлениями об этой машине. Тех, кто приобрел ВАЗ—2108 и нуждается в практических советах по его эксплуатации, пока еще очень мало. Неизмеримо больше просто интересующихся новинкой, желающих поподробнее узнать, какова она в пользовании (понятно, что за этим стоят соображения чисто практического свойства). Именно этой группе читателей и адресован публикуемый материал.

Конечно, в какой-то мере сведениями о ВАЗ—2108 располагают все, скажем, по многочисленным публикациям в «За рулем», а большинство и по зрительным впечатлениям, хотя бы самым беглым. Насколько можно судить по письмам, недостает оценок, сделанных по чисто потребительским меркам. Отсюда — поводы для всяческих дискуссий, обоснованных и не очень. Так что давайте вместе знакомиться с машиной.

Итак, перед нами легковой автомобиль очень современных форм, с модным силуэтом. По размерам он близок к привычным «жигулям», но, в отличие от них, имеет, по официальной терминологии, трехдверный кузов. В просторечии это означает, что у машины есть две пассажирские двери и большой проем сзади, через который открывается доступ в багажник или для загрузки вещей во всю заднюю часть кузова, как у ВАЗ—2102 и «Нивы». Такое компоновочное решение (имеются в виду две двери) кое-кого приводит в недоумение или просто огорчает. Начинаются параллели с «Запорожцем», сетования на то, что кузов стал менее удобным и практичным, чем у «жигулей».

Но правомерны ли вообще такие сравнения? Ни в коей мере. Ведь мы имеем дело с несколько иной концепцией автомобиля, для нас по сути дела незнакомой, порожденной новым подходом к потребительским качествам. Обратите внимание: много ли машин едут с четырьмя-пятью, даже с тремя взрослыми людьми в салоне? Очень мало. Прошли те времена. Один-два человека, иногда еще дети на заднем сиденье, изредка нужно перебросить какую-то громоздкую вещь — вот будни нашей езды. Так что две пассажирские двери в сочетании с комфортабельным и достаточно большим салоном, плюс к этому трансформируемый багажный отсек — все это приметы современного автомобиля для небольшой семьи, в пределе состоящей из двух взрослых и одного-двух детей. Для тех же, кому необходимо, разрабатываются перспективные модели с четырех- и пятидверными кузовами. Ассортимент будет на все вкусы, просто рассматриваемый вариант стал первенцем именно в силу своей рациональности.

Еще немного о принципиальных особенностях новой модели. То, что она переднеприводная, наверняка, знают все, кто хоть что-то слышал о «восьмерке». В разговорах это обстоятельство обсуждают, считают плюсы и минусы, причем мыслимые и немыслимые. В таком повышенном внимании к переднему приводу, думается, есть определенный перегиб. При обычной, а не спортивной езде, не в экстремальных условиях, утруждать себя мыслями о таком «коренном» отличии попросту нет нужды. Это не преувеличение: известен случай, когда человек три года работал в одном из наших зарубежных представительств и ежедневно ездил на «Ауди-80», а о том, что там передний привод, с удивлением узнал только перед самым отъездом домой. Но, если говорить строго, кое-что все же ощущается. Например, мы привыкли, что самовозврат руля постоянен при всех обстоятельствах. С передними ведущими колесами — не так: если при езде с установившейся скоростью или с замедлением все выглядит как обычно, то при резком разгоне на повороте руль заметно сильнее стремится к прямому положению. Плохого тут ничего нет, привыкаешь за день, но знать это нужно. Еще один факт, приятный для водителя: когда в стесненных условиях приходится маневрировать с черепашьей скоростью и при этом быстро перекладывать руль из одного крайнего положения в другое, на «восьмерке» требуется намного меньше физических усилий.

Заняв водительское кресло, вспомним одно обстоятельство из нашего автолюбительского опыта. Скажем, в тех же «жигулях» на что уж просторно, но если несколько часов без перерыва посидеть за рулем, что вы чувствуете? Правильно, болят ноги, особенно в коленях. Потому что все время согнуты больше чем надо, даже если сиденье отодвинуто до конца. Такова плата за компоновку, при которой из пространства салона любой ценой выжато все для увеличения общей вместимости. А коль скоро концепция «семейной» машины позволяет не ставить этот параметр во главу угла, можно разместить водителя вольготнее, что и сделано в «восьмерке». От сиденья до педалей здесь достаточно далеко, поэтому ноги водителя почти выпрямлены и не устают даже в длительной поездке.

Измененная посадка способствовала решению и другой важной задачи — облагородить аэродинамические формы кузова, что необходимо для улучшения топливной экономичности автомобиля («За рулем», 1986, № 1). Правда, в зоне заднего сиденья стало чуть потеснее, но, как говорится, овчинка стоит выделки. И еще: приборная панель вместе с рулевой колонкой по понятным причинам отодвинулась назад, к водителю, а это создает зрительный эффект укороченного салона. Однако для правильной, объективной оценки его длину нужно измерять не от панели, а от педалей (именно так принято в мировой практике).

Несколько слов об отделке интерьера. Сиденья обтянуты материалом, который называется капровелюр. Вид у него богатый, но создает впечатление нестойкости, так что хочется скорее закрыть сиденья чехлами. Желание благое, объяснили специалисты, но не совсем оправданное. Капровелюр прочен, практичен, его можно мыть и чистить. Конечно, это синтетика, но она «дышит», пропускает воздух.

Обивка дверей представляет собой цельные формованные детали из пластика, похожие на те, что стоят на ВАЗ—2105. По такому же принципу выполнена передняя панель с опущенной вниз консолью. Что же касается покрытия пола, то тут, на наш взгляд, разработчики чрезмерно увлеклись погоней за «шикарным» впечатлением. Спору нет, желтый пышноворсистый ковер из синтетики красив, но, как замечают многие, не разуваться же, входя с улицы в салон. В свою машину мы сразу положили известные всем автомобилистам резиновые «корытца» для «жигулей», однако форма их не совсем та, что надо, поэтому они не фиксируются и скользят по ворсу ковра. Руководство УГК ВАЗа полагает, что вопрос решится сам собой: найдутся какие-нибудь производители «ширпотреба», которые начнут делать резиновые коврики и для «восьмерки». С такой позицией вряд ли можно согласиться. Эстетика, конечно, важна, но еще важнее внимание к потребителю и реалистический подход к делу.

Теперь обратимся к особенностям органов управления.

Двухспицевое рулевое колесо по диаметру меньше обычного. Это и удобно при езде и вполне оправдано тем, что предельные усилия при маневрировании, как мы уже говорили, невелики.

Слева от рулевой колонки теперь не два рычажка, а один, комбинированный, которым и включают указатели поворота и переключают свет фар. Есть тут и новинка, вроде бы нехитрая, но весьма полезная. Когда ключ в замке зажигания находится в положении «стоянка», перемещение рычажка в крайние фиксированные точки включает вместо указателей поворота габаритные огни на соответствующей стороне автомобиля. Это позволяет рациональнее использовать энергию батареи, когда в темноте нужно обозначить светом край машины, обращенный к проезжей части. Кстати, уместно заметить, что сама схема включения наружного света у ВАЗ—2108 отличается некоторым своеобразием, которое не все понимают правильно. На машинах последних лет мы привыкли к тому, что рычажок на руле имеет три рабочих положения: «габаритные огни», «ближний свет фар», «дальний свет фар». Здесь есть только два последних, зато у клавиши общего

включения, расположенной на панели, не одна, а две рабочие позиции: «габаритное освещение» и «свет фар». Согласны с теми, кто говорит, что такая схема менее удобна. Но на этот счет принято международное правило, которое надо соблюдать. Смысл его таков: недопустимо, чтобы случайное задевание за рычажок, расположенный возле рулевого колеса, могло привести к отключению фар и тем усугубить критическую ситуацию.

Справа от рулевой колонки тоже имеется рычажок комбинированного переключателя, он управляет всеми системами очистки и обмыва стекол. Рабочих положений у него много, и поначалу приходится потренироваться, чтобы при езде действовать безошибочно.

Замок зажигания, размещенный на рулевой колонке справа, в принципе похож на обычный «жигулевский», но отличается двумя небольшими усовершенствованиями. Во-первых, ключ сделан симметричным, и не приходится всматриваться, какой стороной засовывать его в замок. Право, до чего же удобная «мелочь»! Во-вторых, имеется механическая блокировка, предотвращающая ошибочное включение стартера при работающем двигателе. Чтобы замкнуть эти контакты повторно, нужно сначала вернуть ключ назад, в положение «все выключено». Видимо, это лучше, чем дополнительная электросхема. Объективности ради отметим, что есть у замка и еще одна новая особенность, которая показалась нам немного странной. Дело в том, что в положении «все выключено» нельзя вытащить ключ из замка. Забывчивым это помогает соблюдать правила некоторых охраняемых стоянок, где ключ требуется оставлять в машине. Но так ли это нужно для нашего массового автомобиля?

Теперь о приборном щитке. Центральное место в нем занимает спидометр с двумя счетчиками пробега — общим и так называемым суточным, показания которого при необходимости можно сбросить на нуль, чтобы замерить определенный отрезок пути. Стрелка указателя скорости подкупает тем, что при движении работает очень устойчиво. Справа на щитке размещены контрольные приборы стрелочного типа. Их четыре, и они компактно собраны в единый блок. Один из них — новинка для наших серийных машин. Речь идет о вакуумном эконометре, с принципом действия и практической эффективностью которого читатели «За рулем» хорошо знакомы по многим публикациям в журнале. Слева от спидометра расположены сигнальные лампы, тоже собранные в единый блок. Такое решение удобно, но есть к этому блоку одна серьезная претензия: свет ламп слишком слаб. В темноте это, может быть, даже хорошо, но днем сигналы видно слабо, а при ярком свете они вообще почти неразличимы. В чем дело? Разработчики ВАЗа объяснили, что это вовсе не закладывалось в конструкцию, а целиком зависит от заводского исполнения прибора (его делают во Владимире). В следующей статье мы расскажем читателям, как изготовители объясняют неполадку, а главное — какие меры намерены предпринять для ее устранения.

В заключение знакомства с салоном хочется еще раз отметить эффективность «малых» усовершенствований. Все мы знаем, что электровентилятор в системе отопления изрядно досаждает своим шумом. У «восьмерки» управляющий им включатель имеет не два, а три рабочих положения. При первом обороты электромотора столь малы, что вентилятор почти не слышно, а в то же время поток воздуха есть, и в большинстве случаев вполне достаточный. И еще. Плафон внутреннего освещения один, но он яркий, расположен не где-то в укромном месте, а на потолке, прямо посредине, и очень хорошо освещает салон. Включается же он нажатием руки прямо на рассеиватель плафона.

Таковы наиболее характерные черты интерьера нового автомобиля. Наше «потребительское ознакомление» с особенностями наружного оформления кузова, с подкапотным пространством и ходовой частью приходится отложить на следующую беседу.

Сектор испытаний «ЗА РУЛЕМ»

После выступления журнала

В статье «ВАЗ—2108: суждения и поводы для них», опубликованной в мартовском номере «За рулем», речь, в частности, шла о вызывающей нарекания организации гарантийного ремонта новой модели.

Этот вопрос обсуждался на встрече представителей редакции с руководящими работниками «АвтоВАЗа». Нам сообщили, что дирекция завода обеспокоена сложившейся ситуацией и предпринимает ряд неотложных мер, направленных на удовлетворение нужд потребителей.

Более подробно об организации гарантийного ремонта новой модели рассказал заместитель генерального директора ВАЗа О. Лукша, который ведает вопросами технического обслуживания автомобилей, выпущенных заводом.

— Объединение «АвтоВАЗтехобслуживание» разработало научно обоснованную и, полагаем, эффективную систему снабжения гарантийных пунктов необходимыми деталями и материалами. Практически невозможно поставить дело так, чтобы на каждой станции содержались все узлы и детали, какие только есть в автомобиле. Поэтому принято такое решение. На каждом гарантийном пункте будут наиболее ходовые детали в количестве, образующем гарантированный трехмесячный запас. Гораздо больший резерв определен для головного спецавтоцентра области (республики без областного деления). И, наконец, полная номенклатура всех агрегатов, узлов и деталей имеется на головном складе, расположенном в Тольятти. Сооружение этого склада закончено, и он вводится в строй. Функционирование такой системы обеспечит выполнение самого сложного ремонта в двухнедельный срок после обращения клиента на гарантийный пункт, даже если потребуется что-то доставить с головного склада. Исключение составят случаи, когда необходимо лабораторное исследование поврежденной детали. Здесь предельный срок удовлетворения заявки соответственно продлевается. Все это укладывается в действующие нормативы по гарантии.

Усилия администрации ВАЗа уже дают положительный результат. Если сегодня (беседа происходила в середине февраля — **ред.**) около 800 гарантийных претензий по ВАЗ—2108 еще не удовлетворено, то к концу месяца должны остаться лишь те, которые связаны с предельным сроком гарантийного ремонта.

ИЗ БИОГРАФИИ АВТОМОБИЛЯ— К 100-ЛЕТИЮ СО ДНЯ СОЗДАНИЯ

1916 г. На Путиловском (ныне Кировский) заводе в Петрограде организовано впервые в мире производство полугусеничных бронеавтомобилей.

Завод «Паккард» (США) первым начал серийный выпуск легковой модели с 12-цилиндровым двигателем.

1917 г. На автомобилях «Коламбиа» (США) впервые в мировой практике стали применять жалюзи радиатора.

Японская фирма «Мицубиси» приступила к изготовлению автомобилей.

1918 г. Гидравлические амортизаторы двустороннего действия впервые появились на моделях «Мерсер» (США).

1919 г. Французский филиал «Испано-Сюиза» применил усилители тормозов на легковых машинах.

Начат выпуск автомобилей марки «Ситроен» (Франция). Этот завод первым в Европе освоил конвейерную сборку.

1920 г. Впервые на автомобилях («Дюзенберг», США) применен гидравлический привод тормозов.

Завод «Макк» (США) первым стал оснащать свои грузовики резиновыми опорами для двигателя и рессор.

На бельгийских легковых машинах «Эксцельсиор» впервые был установлен диагональный привод тормозов.

1921 г. Построены опытные образцы автомобилей «Лейя» и «Траксьон эрьенн» (Франция) с толкающим воздушным винтом.

Начат серийный выпуск первых в мире автомобилей с компрессорами — «Мерседес» (Германия) моделей «6/25/40» и «10/40/65».

Завод «Румплер» (Германия) создал автомобиль обтекаемой формы с силовым агрегатом, расположенным сзади.

1922 г. На заводе московского объединения «Промбронь» изготовлены первые советские легковые автомобили.

Впервые начат серийный выпуск автомобиля с несущим кузовом и телескопическими амортизаторами — «Лянча-Лямбда» (Италия).

Компания «Мишлен» (Франция) организовала производство шин низкого давления типа «баллон».

Завод «Рено» первым начал серийное изготовление трехосных грузовиков повышенной проходимости.

1923 г. Со 2 февраля в США нефтяная фирма «Стандард ойл» развернула продажу освоенного ей этилированного бензина.

В октябре заводы МАН и «Бенц» (Германия) начали выпуск первых дизельных грузовиков.

Химическая компания «Дюпон» (США) стала производить нитрокраску для автомобильных кузовов.

1924 г. В ноябре советский завод АМО (ныне ЗИЛ) собрал первые грузовики.

На гоночных автомобилях «Бугатти-35» (Франция) появились колеса, отлитые из алюминиевого сплава.

1925 г. Швейцарская фирма «Ойтикер» создала тормозной замедлитель, встроенный в выпускную систему грузовика.

На автомобилях «Олдсмобиль» внедрено хромирование декоративных деталей вместо никелированного покрытия.

В Париже на Елисейских полях испытан управляемый по радио автомобиль «Рено».

НОВОСТИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

ПОЛВЕКА ЗА РУЛЕМ ЗИСа



И. Нещерецкий со своим автомобилем.

Этот ЗИС—5 нередко можно увидеть на улицах Вологды. Не только в области, в стране их остались единицы. Интерес представляет и то, что машиной-ветераном управляет шофер-ветеран.

Иван Андреевич Нещерецкий стал водителем полвека назад. Трудовой путь начал в 1934 году на Дальнем Востоке. На одном из первых советских ЗИСов возил грузы по дорогам Приморья. Водил Нещерецкий ЗИС—5 по фронтовым дорогам, а после войны сел за руль такой же машины в автобазе вологодского отделения Северной железной дороги.

Три года назад закрепленный за ним ЗИС с номером 55-11 ВОБ передали Мосфильму для съемок боевых эпизодов. И тогда принял Нещерецкий последний на автобазе ЗИС—5, который еще не успели списать и разобрать, привел его в порядок, поставил в рабочий строй.

Прошлый год для ветерана войны и труда был особенно знаменателен. Исполнилось 70 лет со дня рождения и 50 лет работы на машинах марки «ЗИС». Поистине золотой юбилей!

М. КУЛАКОВ

г. Вологда — Фото Н. Чеснокова

Получив эту заметку, мы ознакомили с ней заместителя секретаря парткома ЗИЛа А. Аркатова.

— Такие сообщения приходят время от времени и к нам на завод, — сказал Анатолий Иванович. — Мы обязательно берем их на учет, поскольку автомобилей-ветеранов осталось не так уж много. Но в данном случае ситуация особая. Мы благодарим Ивана Андреевича Нещерецкого за его преданность заводской марке и шоферской профессии. И в знак своей признательности высылаем ему красочный альбом «Страницы трудовой славы», вышедший в издательстве «Плакат» в канун XXVII съезда партии и повествующий об истории завода и его автомобилях. Желаем Ивану Андреевичу крепкого здоровья и долгих счастливых километров.

«ЗЕНИТ» ПРИГЛАШАЕТ ПОКУПАТЕЛЕЙ

Не так давно распахнул двери фирменный магазин-салон «Зенит» в Москве. В просторных залах, расположенных на двух этажах, машиностроительные заводы предлагают широкий ассортимент товаров народного потребления: мотоциклы, мотороллеры, велосипеды и запасные части к ним, кинофотоаппаратуру, другие оптические приборы, охотничье оружие, различные товары для дома, детские игрушки. Для читателей «За рулем» представляет интерес, что «Зенит» — один из первых фирменных магазинов по продаже мототехники. В зале выставлены последние модели мотоциклов «Восход», ИЖ, «Тула», мотороллеров «Тулица» и «Муравей». Покупатели могут детально ознакомиться с машинами, на их вопросы ответят специалисты заводов, находящиеся в зале. Купленный мотоцикл или мотороллер подготовят к первой поездке: распакуют, расконсервируют, подсоберут. Работники Мострансагентства, представитель которого также есть в магазине, могут доставить покупку жителям Москвы и близлежащих мест или транспортировать ее, скажем, на вокзал для дальнейшей отправки. К этой услуге охотно прибегают покупатели. До 1500 наименований в ассортименте запасных частей и агрегатов к мотоциклам. В «Зените» можно купить сопутствующие товары: зарядные устройства, реле, подставки для вывешивания, многое другое.

Немало внимания уделяют в «Зените» информации, рекламе товара. Помимо консультаций и текстов с характеристиками машин, в торговом зале организуется показ видеофильмов о них. И, конечно, одно из важных мест в работе магазина-салона займет изучение спроса. С этой целью покупателям вручают анкеты с вопросами о предлагаемой мототехнике. Намечается проводить выставки-продажи, на которых наряду с выпускаемыми будут перспективные модели. Запланированы социологические опросы, конференции покупателей. Первые месяцы работы показали, что новый магазин пользуется успехом.

Адрес фирменного магазина-салона «Зенит»: Москва, Сокольническая площадь, 9. Проезд до ст. метро «Сокольники». Часы работы: с 10 до 19, перерыв на обед с 14 до 15. Выходной день — воскресенье. Телефон для справок: 269-71-11.

Центральная коммерческо-рекламная организация «Рассвет»
Московский межобластной производственный комбинат торговой рекламы





Сопутствующие товары вызывают живой интерес покупателей.

Многолюдно у стендов с мотоциклетной техникой.

А ТЕПЕРЬ «ПЧЕЛКА»

В ряду грузовых прицепов, выпускаемых для легковых автомобилей, — пополнение. Разработанный, испытанный и освоенный в конце 1985 года нефтекамским заводом автосамосвалов прицеп получил название «Пчелка» (модель «8122»). Такие конструктивные особенности, как независимая подвеска колес с применением недефицитных узлов и шин размером 4,00—10 или 5,00—10, открывающиеся задний и передний борта, опрокидывающийся кузов, позволяют максимально использовать площадь пола, перевозить длинномерные грузы, облегчают разгрузку. Для опрокидывания кузова прицеп не обязательно отцеплять.

В комплект поставки входит тягово-сцепное устройство, которое монтируется на автомобиле. Сверху на прицеп натягивается тент из искусственной кожи, закрепляемый шнуром. Прицеп можно оборудовать и надставными бортами, что дает возможность перевозить сено, траву и другие грузы с малой объемной массой.

При хранении в гараже прицеп занимает площадь всего 0,6 $м^2$, его можно устанавливать вертикально на задний или боковой борт. При необходимости дышло можно опустить или, при длительном хранении, демонтировать, для чего нужно только вынуть стопорный палец.

В 1986 году намечено выпустить 2000 прицепов «Пчелка».

В. СТЕПУЧЕВ,
инженер-конструктор

г. Нефтекамск



Техническая характеристика. Масса снаряженного прицепа — 125 кг; грузоподъемность — 200 кг. Размеры: длина (с дышлом) — 2680 мм; ширина — 1380 мм; высота — 860 мм. Внутренние размеры кузова: длина — 1600 мм; ширина — 1142 мм; высота — 330 мм. Максимальная скорость автомобиля с прицепом — 80 км/ч. Цена (в комплекте с тягово-сцепным устройством) — 280 руб.

АВТОМОБИЛИ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ВЫСТАВКАХ

Каждый год у нас действует несколько международных выставок, среди экспонатов которых — новинки зарубежной автомобильной техники. Организует эти смотры В/О «Экспоцентр», пресс-центр которого сообщает о том, какие выставки можно посетить в этом году.

В самых разных хозяйственных отраслях используются специализированные автотранспортные средства. Им отводится заметное место почти в каждом тематическом показе. Среди предстоящих экспозиций подобного характера следует выделить такие, как «Агрокомплекс-86» (Минск, 13—20 июня), «Инпродторгмаш-86» (Москва, 4—12 сентября), «Плодовощпром-86» (Душанбе, 26 ноября — 4 декабря).

Автомобили общего назначения, как правило, бывают широко представлены на национальных смотрах. В серии таких выставок под общим названием «Современная техника» в нынешнем году будут развернуты экспозиции Австрии, Бельгии, КНР, Японии, а также Земли Северный Рейн — Вестфалия (ФРГ). Все они состоятся в Москве.

СТРАНИЧКА МОТОЦИКЛИСТА

ЦЕЛЬ ОДНА–КАЧЕСТВО

Как чехословацкие машиностроители учитывают предложения владельцев мотоциклов ЯВА в СССР

В конце 1984 года в наши магазины начали поступать мотоциклы ЯВА-350 модели «638-5-00» (см. «За рулем», 1986, № 3), отличающейся от предшественницы — «634.00» в основном двигателем и электрооборудованием (12 вместо 6 В), а также передней вилкой. Владельцы новых машин положительно оценили усовершенствования. В то же время они высказывали пожелания, касавшиеся изготовления некоторых узлов, особенно деталей двигателя. Чехословацкие специалисты — технологи, конструкторы, проанализировав письма потребителей из СССР, осуществили комплекс мер, которые учитывают их предложения. Эта работа была завершена осенью прошлого года. А недавно в ЧССР побывал научный редактор журнала инженер Б. СИНЕЛЬНИКОВ, который знакомился с производством мотоциклов на чехословацких заводах.

Вероятно, нет надобности говорить о большой популярности мотоциклов ЯВА и ЧЗ, которые вот уже тридцать лет привлекают наших мотолюбителей своими ходовыми качествами, надежностью, долговечностью и, не в последнюю очередь, современным обликом. Подтверждением тому служат более полутора миллионов машин этих марок, проданных в нашей стране. И нередко еще рядом с новинкой можно встретить ветерана — ЯВУ-250 или «350», — «накрутившего» многие десятки, а то и сотни тысяч километров, с которым хозяин не хочет расставаться, умело поддерживая его боевой дух.

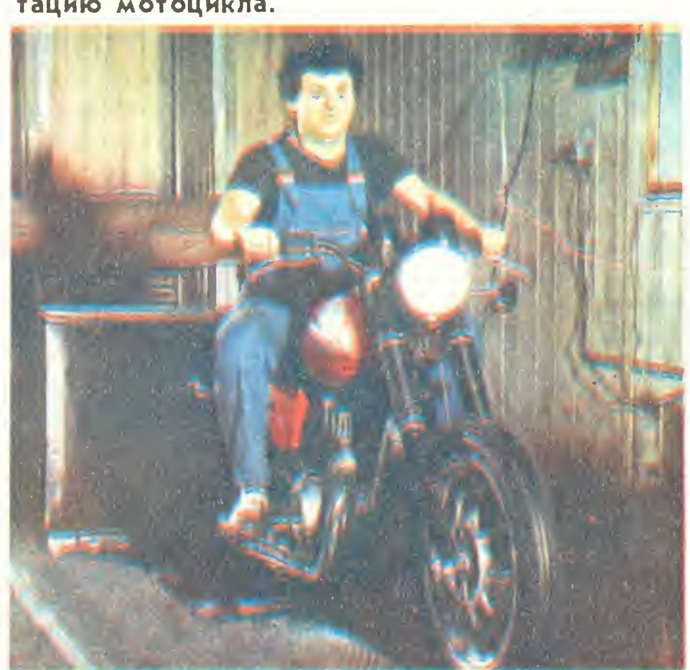
Как всегда, появление очередной модели ЯВЫ было встречено с большим интересом. На этот раз он был вызван модернизированным двигателем и новым, более мощным генератором, который устранил слабое место предыдущей модели — недостаточный заряд батареи при малых оборотах. Внешний вид машины остался почти прежний.

«Он будет изменен при втором этапе модернизации, на модели «638-0-00», намеченной на конец нынешнего года, — говорит заместитель директора завода ЯВА П. Станек, с которым мы осматриваем машину, отличающуюся баком и облицовкой незнакомых очертаний. — Надеемся, что теперь, когда детские болезни «пятерки» нам удалось ликвидировать, ваши мотоциклисты будут довольны ЯВОЙ».

Болезни, о которых говорил П. Станек, были вызваны, как выяснилось, недостаточно отработанной технологией изготовления цилиндров и некоторых других деталей двигателя. Новые цилиндры состоят из алюминиевой рубашки (ее льют на специализированном металлургическом заводе) и тонкостенной чугунной гильзы. Это более прогрессивная конструкция. Гильза запрессовывается в рубашку, однако при эксплуатации мотоцикла, как показал опыт первого года, иногда возникало коробление гильзы из-за больших внутренних напряжений, оставшихся после изготовления, и она, случалось, смещалась относительно рубашки. В результате двигатель не развивал положенную мощность, работал неустойчиво на малых и средних оборотах, возникали стуки при изменении режима движения. Гораздо реже, но все же встречались и другие дефекты, связанные с коробкой передач и механизмом сцепления.



Здесь проверяют качество сборки и комплектацию мотоцикла.



На вращающихся барабанах мотоцикл будто движется по дороге, включаются все передачи, свет, тормоза...



Регулировку натяжения спиц, осевое и радиальное биение обода проверяют при помощи точных приборов.

Весной прошлого года была разработана программа повышения качества мотоциклов ЯВА, выполнение которой было взято под контроль партийными органами и внешнеторговым объединением «Мотоков». Внимательно знакомлюсь с этой программой и нахожу в ней перечень мероприятий по реализации тех замечаний владельцев ЯВЫ-638-5-00, которые записаны и в моем блокноте по сообщениям читателей. О том, как выполнена программа и какие результаты она дала, подробно рассказывает начальник ОТК завода П. Пех, демонстрируя все на машинах, медленно движущихся по конвейеру. В его конце они идут на беговые барабаны, где пускается двигатель, вращаются колеса, включается все, что должно включаться и работать. В сопроводительной документации испытателей, среди которых я узнаю участников «Слетов друзей ЯВЫ», делают отметки о годности машины. Мы уже продолжительное время находимся здесь, как вдруг ухо улавливает необычный звук, характерный для двигателя, где один цилиндр работает с перебоями. Я иду туда и смотрю, как испытатель проверяет зазор между контактами прерывателя, пробует изменить момент зажигания, наконец, меняет свечу. Это не дает результата, и он закатывает машину в расположенный рядом бокс, где ее принимает пожилой механик. Знакомимся — И. Брабец, в молодости участвовал в шестидневных соревнованиях, а затем вот уже сорок лет работает на ЯВЕ, занимаясь выявлением и устранением дефектов после сборки машин. Спрашиваю, много ли у него работы. Сейчас нет, отвечает он, торопиться не приходится, а вот летом было трудно, очередь в его бокс была длинной. Рядом тогда работали еще два механика с завода ЧЗ, который поставляет двигатели.

На следующий день мне предоставляется возможность познакомиться с мотопроизводством этого известного завода, где делают дорожные и спортивные мотоциклы ЧЗ, моторы для завода ЯВА.

Конвейер сборки двигателей работает в высоком ритме, расположен он в одном помещении со станками и агрегатами, обрабатывающими детали картера и цилиндры. Пока тесновато, но уже в плане строительство нового корпуса. Руководители предприятия озабочены улучшением условий труда рабочих, отчего во многом зависит качество продукции. Мне показывают небольшой цех, где в порядке эксперимента несколько человек полностью собирают двигатели, выполняя последовательно не одну, а ряд операций. Это разнообразит работу, снижает усталость, а в результате повышает качество сборки. Специалисты изучают этот метод, и если он окажется эффективным, то будет внедрен вместе с новым оборудованием в планируемом корпусе.

Рассматривая готовые цилиндры, замечаю, что в нескольких из них не совпадают контуры окон в гильзе и рубашке, из-за чего в местах их соединения образуются заметные ступеньки.

«Это совершенно не страшно, — говорит А. Земен, в прошлом известный спортсмен-многоборец; на заводе он давно занимается вопросами технического развития мотопроизводства. — Окна

в гильзе выполнены точно по чертежам, а окна в рубашке могут быть на миллиметр-другой больше, как это предусматривает существующая технология литья в кокиль. Влияет ли это на параметры двигателя? Проведенные на заводе и в институте ЯВА испытания двигателей, собранных после выполнения программы повышения качества, с цилиндрами, где окна в рубашке даже на 2—2,5 мм больше окон в гильзе, показали, что мощность полностью укладывается в допустимые пределы. А вот смещение гильзы теперь полностью исключено благодаря надежной фиксации деталей во время соединения. Стабильности их размеров в процессе эксплуатации удалось добиться введением операции термической стабилизации литья. В дальнейшем будет внедрен более совершенный способ изготовления цилиндра — заливка гильзы в пресс-форме».

В институте ЯВА, это партнер нашего ВНИИмотопрома, ответы на мои последние вопросы дают заместитель директора В. Безоушка и руководитель отдела Я. Рафл.

«Для уменьшения шума работающего двигателя, уровень которого при звонкой алюминиевой рубашке цилиндра вообще довольно высок, теперь, когда его размеры в эксплуатации не искажаются, стало возможным уменьшить зазор между поршнем и зеркалом цилиндра на 0,01 мм. Если раньше он составлял 0,04—0,05 мм, то теперь — 0,03—0,04 мм. В конце мая прошлого года диаметр поршней всех групп увеличен на эту величину.

Можно ли разделывать окна в гильзе до размеров окон в рубашке? Нет, этого делать нельзя. Окна гильзы имеют максимально допустимую площадь. Увеличение их приведет к ухудшению параметров двигателя.

Что касается нынешнего качества изготовления мотоциклов, то оценку скоро дадут и наши коллеги во ВНИИмотопроме. Там сейчас заканчиваются испытания двух мотоциклов, взятых непосредственно из магазина. По сведениям, полученным нами, двигатели отработали без замечаний положенное количество часов на стенде. Надеемся, что так же будут вести себя и мотоциклы».

Наконец, во время встречи в «Мотокове» меня попросили напомнить нашим мотолюбителям, что именно повысившееся качество ЯВЫ-638-5-00 позволило увеличить гарантийный срок с 6 до 12 месяцев при условии, если пробег будет не более 10 тысяч километров. Так что теперь, даже если мотоцикл куплен осенью и простоял всю зиму, есть возможность после летнего сезона отремонтировать его по гарантии.

Везде — на заводе ЯВА, на заводе ЧЗ, в институте ЯВА — показывали и откровенно рассказывали обо всем, что меня интересовало, и просили передать привет советским мотолюбителям, пожелать им многих тысяч счастливых километров на чехословацких машинах.

Всестороннее сотрудничество социалистических стран расширяется, приобретает новые формы. Тесная связь мотоциклостроителей ЧССР с потребителями их продукции в Советском Союзе один из многочисленных примеров того, как это способствует решению важной задачи социалистической интеграции — повышению качества промышленных изделий.

ДОПУЩЕН К РЕЙСУ

На вопросы редакции отвечает заместитель министра здравоохранения СССР А. Г. САФОНОВ

— Прошел год после принятых ЦК КПСС и Советом Министров СССР постановлений, в которых намечены меры по преодолению пьянства и алкоголизма. Трезвость должна стать нормой в нашей жизни. Вот цель, которую предстоит достичь и, хотелось бы, естественно, в недолгие сроки. Год, в общем-то, немалый отрезок времени, и первые итоги подвести, наверное, уже можно. Какими они вам представляются?

— Первые результаты поистине всенародной борьбы с таким уродливым явлением, как алкоголизм, по-моему, для всех очевидны. Даже с чисто внешней стороны. Заметно сократилось число пьяных на улице, в общественном транспорте, и если год назад окружающие относились к таким людям хоть и неприязненно, но порой терпимо, то сегодня человек в нетрезвом состоянии вызывает у нас чувство резкого осуждения, а уж когда он садится за руль, мы расцениваем это как преступление.

В конце концов мы одолеем и это зло. Основа такой уверенности — прежде всего то единодушие, с каким были встречены партийные и государственные решения по борьбе с пьянством. Мы значительно активизировали в этом направлении лечебно-профилактическую деятельность не только наркологических, но и всех учреждений здравоохранения. Поставлена задача уделить особое внимание предупреждению пьянства и алкоголизма, формированию среди населения трезвеннического образа жизни. И результаты не заставили себя ждать. Резко уменьшилось по всей стране число случаев потери трудоспособности из-за различного рода «пьяных» травм и недугов, с большей пользой люди стали отдыхать. Но дел впереди еще очень много.

— И как усилия медиков сказались на «здоровье» дорожного движения?

— По-моему, его заметное улучшение ощутили все — и водители, и пешеходы. В прошлом году более чем на 11% снизилось число погибших в дорожных происшествиях. Конечно, это результат многих мер, но и медицинских в том числе. Я бы сказал, что люди в белых халатах сегодня такие же стражи порядка на дорогах, как и те, кто носит милицейскую форму. Тем более что у нас увеличилась сеть стационарных и передвижных наркологических постов, активизировалась работа медицинских комиссий на транспорте, эффективнее стали трудиться цеховые врачи, закрепленные за отдельными автотранспортными предприятиями. Выявляемость случаев управления автомобилем в нетрезвом состоянии, естественно, повысилась. Отсюда и рост в некоторых районах числа лишенных водительских прав. Однако мы ни в коем случае не должны снижать требовательность.

— И все-таки от руководителей многих автохозяйств можно услышать нарекания в адрес медперсонала, которому поручены предрейсовые осмотры водителей. Мол, очень часто фельдшер подходит к делу формально и штамп «допущен к рейсу» ставит в путевой лист, даже не взглянув внимательно в глаза водителя. А тот, хоть и не пьян, но в не менее опасном состоянии — алкогольного похмелья.

— К сожалению, подобные факты есть. Факты не только недобросовестности, но порой преступного злоупотребления своим положением. Мы не мирились с ними никогда, а уж сейчас рассматриваем каждый такой случай в любом регионе страны как ЧП, как неспособность медицинского работника исполнять дальше свой профессиональный долг. Но я хочу обратиться и к руководителям автотранспортных предприятий. Медработнику на предрейсовом контроле очень трудно, за часполтора ему надо проверить сотни водителей, выезжающих на линию. До качества ли здесь? Конечно, там, где выпуск машин идет в течение всего дня, времени для детального медосмотра вполне достаточно. В ином же случае автотранспортники должны сами помогать нашим специалистам.

— Что вы имеете здесь в виду? Есть ли уже опыт такого сотрудничества?

— Прежде всего, начальники автоколонн и диспетчеры по возможности должны обеспечивать более равномерный выезд водителей. Большую помощь нам могут оказывать работники служб эксплуатации и безопасности движения. Разумеется, правом медконтроля они обладать не могут. Но вот предварительный отсев освобождаемых от рейса провести в состоянии. Такой опыт уже есть в Главмосавтотрансе и Мосавтолегтрансе. Используя приборы для обнаружения паров алкоголя в выдыхаемом воздухе, сами автотранспортники осуществляют первичный контроль. Фамилии тех, на кого укажет прибор, они сообщают медработнику, и тот уже проводит более детальное обследование, делает окончательное заключение о допуске водителя к рейсу или отстранении. Кроме того, в отделе кадров предприятия надо иметь список водителей, склонных к выпивке. К этому, как мы говорим, угрожающему контингенту медперсонал, естественно, должен проявлять повышенное внимание. Видимо, назрела необходимость автотранспортникам, медикам и юристам совместно разработать положение о порядке и процедуре предрейсового медконтроля водителей. Скажем, по образцу и подобию документа, которым руководствуются в своей деятельности работники ГАИ.

— Такой нормативный документ, наверное, позволил бы решить вопрос с мелкими автохозяйствами, в которых насчитывается меньше 50 автомобилей и где мед-

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

работник по штату вообще не положен. Ведь таких «карликов» больше половины в автопарке.

— Иметь медработника в каждом гараже мы, конечно, не в состоянии. Во-первых, невозможно загрузить его полностью, во-вторых, у нас не хватит для этого среднего медперсонала. Решение, мне кажется, подсказывает опыт Эстонской ССР. Здесь разные министерства республики, в числе которых, естественно, Минздрав и МВД, объединившись, на паевых началах создали передвижные лаборатории с правом контроля за любым водителем, к какому бы ведомству он ни принадлежал. Алкотест может быть проведен как в самой автобазе, так и прямо на дороге. Такие рейды и позволили заметно усилить профилактику алкогольных и болезненных состояний у водителей именно мелких предприятий, которые раньше часто были в этом смысле безнадзорными. Подобный опыт есть также в Москве, Ленинграде, Ташкенте, некоторых городах Украины, в ряде других регионов.

Могут быть и другие решения. Недавно специалисты Минздрава СССР выезжали в г. Ковров Владимирской области. Там, например, при отделе ГАИ созданы наркологические посты из числа автолюбителей-врачей, состоящих в специализированной народной дружине. Это позволило наладить круглосуточное дежурство медиков на дорогах района. Поскольку в дружине собрались врачи разных специальностей, горздравотдел организовал для них учебу по основам наркологической экспертизы, а затем соответствующим распоряжением определил полномочия этих общественных постов ГАИ.

— В общем, резервы для активизации борьбы с пьянством и алкоголизмом, как мы поняли, есть. Однако в редакционной почте немало возмущенных писем по поводу того, что в этой работе испытывается острая нехватка современной аппаратуры для алкогольной экспертизы. Даже трубок Мохова—Шинкаренко в продаже практически нет.

— Сейчас создан новый комплекс, в который входит и индикатор паров алкоголя, его назвали «Экспресс». Правда, это установка стационарного типа для крупных предприятий. В ней собраны приборы для полуавтоматического измерения артериального давления, пульса, температуры тела, а также обнаружения паров алкоголя в выдыхаемом воздухе. Электронная техника позволяет не только ускорить контроль, но и облегчить труд медперсонала. Серийный выпуск «Экспресса» должен скоро начаться. Сейчас Минавтотранс РСФСР решает вопрос о размещении заказа на одном из приборостроительных заводов. Уже поступил в магазины «Медтехника» отечественный настольный прибор, улавливающий пары спирта (ППС-1). Кроме того, заканчивается разработка портативных (ручных) электронных измерителей паров алкоголя. Теперь Минприбору СССР и Минэлектронмашу СССР надо ускорить их массовое производство. Индикаторные же трубки Мохова—Шинкаренко и «Контроль трезвости» многие министерства могут сами выпускать для собственных нужд.

Наша промышленность производит и другие приборы, пригодные для предрейсового медконтроля, — ритмовазометры (измерители пульса), электротермометры, электронные измерители артериального давления. В свое время мы провели их технические и клинические испытания в научно-исследовательском и испытательном институте Минздрава СССР и в ряде клиник, рекомендовали к серийному производству. Но, увы, серийная заводская продукция часто проигрывает опытным экземплярам. Отсюда рекламации, недовольство практических работников здравоохранения, штрафные санкции и даже запрет их дальнейшего выпуска в таком виде. Подобная судьба постигла, например, электронный измеритель артериального давления ИАД-1. Надо, чтобы этот горький опыт стал уроком и для изготовителей других приборов. Высокий спрос не может служить оправданием бракодельству. Сегодня мы вправе требовать достойного технического оснащения здравоохранения, которое отвечало бы современным стандартам диагностической и лечебной техники.

— Борьба за трезвый образ жизни, как известно, должна включать и широкий круг оздоровительных мероприятий. Руководители автотранспортных служб разных министерств в один голос заявляют, что не жалеют средств на организацию такой лечебно-профилактической работы. Однако до сих пор нет, скажем, единых научных рекомендаций по комплексной профилактике утомления и заболеваний среди водителей автомобилей, хотя какие только медучреждения не занимались подобными исследованиями. Есть предложение. Может быть, на долевых началах, но при методическом руководстве Минздрава СССР создать общесоюзный «Центр здоровья водителей»!

— Вопрос актуальный. Действительно, в отличие от железнодорожников или, скажем, работников гражданской авиации, автомобилисты не имеют своей централизованной медико-санитарной службы, которая учитывала бы специфику этой одной из самых массовых в нашей стране профессий. Кстати, аналогичная проблема стоит и перед автотранспортниками нашего министерства: сегодня в системе Минздрава СССР имеются сотни тысяч автомобилей скорой медицинской помощи. В январе этого года ЦК КПСС одобрил опыт ряда отраслей народного хозяйства по профилактике и снижению заболеваемости трудящихся. Партией намечено еще шире развивать сеть спортивных и лечебно-профилактических комплексов, приближенных к производственной базе. В Минздраве СССР и Академии медицинских наук СССР имеется ряд научно-исследовательских учреждений, которым по плечу обобщить весь положительный опыт медицинского обеспечения водителей и развивать эту нужную работу дальше. Взяв на себя научно-методическое руководство «Центром здоровья водителей», мы могли бы полноценно проводить работу, если к ней в вопросах материально-технического обеспечения подключатся и сами автомобилисты. Я имею в виду прежде всего строительство крупных медсанчастей и поликлиник, диагностических центров, санаториев и профилакториев. Здесь можно будет учесть и интересы сельских водителей, объединенных Госагропромом СССР. Решающее слово в пользу создания такой межведомственной службы и объединения усилий, думается, должен сказать ВЦСПС.

Беседу вел И. ГОЛЬДИН

После выступления журнала

«КОНФЛИКТ»

С критическими материалами под этим заголовком журнал выступал в течение минувшего года дважды («За рулем», 1985, № 4 и № 12). В первом, напомним читателям, речь шла о неправильной организации движения на некоторых дорогах Саратовской области. В частности, о неоправданных ограничениях скоростей и плохой информации водителей о режимах движения. Во втором — обзоре редакционной почты на эту тему был поставлен вопрос о формальном порой подходе инспекторов дорожно-патрульной службы ГАИ в контроле за скоростями движения.

Публикуем полученные редакцией официальные ответы.

Изучение вопросов, поставленных журналом, показало, что приведенные факты действительно имели место. Справедливо отмечены отсутствие, в частности, дополнительной информации о характере опасности на участке дороги Саратов—Волгоград с 349-го по 352-й км, таблички 7.2.1, ограничивающей зону действия знака, и некачественная поверхностная обработка покрытия.

Указанные недостатки обсуждены на активе с руководящим составом дорожно-строительных, эксплуатационных подразделений областного производственного управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог.

Сотрудники Госавтоинспекции, допустившие ослабление контроля за содержанием дорог, заслушаны на партийном бюро ГАИ УВД и в аттестационном порядке им указано на недопущение подобных недостатков.

Содержание статей, опубликованных в журнале, обсуждено со всем личным составом Госавтоинспекции области. Еще раз изучены требования ГОСТа 23457—79, обращено особое внимание на обоснованность применения дорожных знаков, ограничивающих скорость движения. Проведены тщательные проверки правильности и необходимости применения этих знаков как в городах, так и на дорогах области. В Саратове на участках с ограничением скоростей дополнительно определено время действия знаков.

Г. ИГНАТОВ,
начальник отдела ГАИ УВД
Саратовского облисполкома

Главное управление Госавтоинспекции МВД СССР ознакомилось со статьями «Конфликт» и считает содержащуюся в них критику в адрес ГАИ правильной.

Повышенное внимание, которое работники Госавтоинспекции уделяют вопросам соблюдения скоростного режима на дорогах, оправданно, так как каждое третье происшествие в стране по вине водителей автомототранспорта происходит из-за превышения скорости. В то же время Главное управление Госавтоинспекции давало на места указания о том, что при определении скорости движения необходимо учитывать суммарную погрешность радиолокационных измерителей скорости и спидометров транспортных средств. В связи с этим факт нарушения скоростного режима следует считать установленным, если значение измеренной скорости превышает значение разрешенной на 10 км/ч.

Как видно из публикаций журнала и поступающих в Главк писем, эти указания еще не везде выполняются.

Главное управление Госавтоинспекции МВД СССР потребовало от руководителей органов ГАИ принятия решительных мер по выполнению этих указаний.

В. ИШУТИН,
заместитель начальника
ГУ ГАИ МВД СССР

НА САМОМ ОПАСНОМ ПЕРЕКРЕСТКЕ

В почте журнала немало писем, касающихся безопасности движения на железнодорожных переездах. По сравнению с тем, что за последнее время сделано в этой области на автомобильных дорогах, отмечают читатели, здесь зачастую все остается на прежнем уровне. Вместе с тем, как показывает почта, сами водители нередко не очень четко представляют себе организацию движения на железнодорожных переездах и степень опасности отступлений от принятых здесь правил. В общем, тема заслуживает внимания. По этим вопросам, а также о мерах по улучшению оборудования и технического состояния переездов мы попросили выступить у нас специалиста — старшего научного сотрудника ВНИИ железнодорожного транспорта кандидата технических наук Е. МНЕВА.

Пересечения железных и автомобильных дорог, пожалуй, самые опасные перекрестки. Аварии здесь, как правило, заканчиваются катастрофами, по последствиям они не идут ни в какое сравнение с обычными ДТП. Причем предотвратить происшествие в основном может только водитель, машинист при всем желании часто ничего не в состоянии сделать. 1000—1500 метров нужно ему, чтобы остановить состав, вес которого несколько тысяч тонн. Представьте себе эдакую махину, движущуюся со скоростью около 100 км/ч, — и вы поймете, почему на железнодорожных переездах абсолютное преимущество отдано поездам.

Казалось бы, сама психология водителя должна перестроиться. Но нет, они и тут часто действуют на авось, пытаются проскочить под закрывающийся шлагбаум и даже объезжают его, если тот уже закрыт, спешат пересечь пути, не убедившись, нет ли за прошедшим поездом встречного, и совершают массу других необдуманных и поспешных действий. Вот и регистрируют здесь ежегодно около 7% дорожно-транспортных происшествий, в 90% которых вина только водителя.

Конечно, можно возвести эстакады, путепроводы, и в новой пятилетке их строительство будет значительно расширено. Но дорогостоящие сооружения подобного рода не везде экономически оправданы. Значит, перекрестки автомобильных и железных дорог в одном уровне будут существовать еще долгие годы.

Повторю, многое здесь зависит от самих водителей, от их сознательности и дисциплинированности, понимания опасностей, о которых уже сказано. Но далеко не все сделано и железнодорожниками. Ряд принятых когда-то технических, организационных и контрольно-дисциплинарных мер во многом уже не отвечает требованиям дня. Поэтому введена в действие новая инструкция по устройству и обслуживанию переездов. Она разработана Министерством путей сообщения совместно с МВД СССР, Министерством автомобильных дорог РСФСР и Координационным советом по вопросам деятельности дорожных организаций союзных республик. Думаю, что в ней нашли отражение многие вопросы, которые волнуют сегодня читателей «За рулем».

Итак, что представляют собой переезды, каким требованиям должны отвечать и какие функции выполнять? В зависимости от интенсивности движения все они делятся на четыре категории. Этим определяется их техническое оснащение. Например, самые важные переезды I категории, где за сутки в сумме проходит более 150 тысяч поездов и безрельсовых транспортных средств, должны быть обязательно оборудованы автоматическими шлагбаумами, светофорной сигнализацией, иметь дежурного по переезду. Светофоры будут и на переездах II и III категорий, а в дальнейшем почти все пересечения с железными дорогами намечено доверить автоматике, установив там соответствующую сигнализацию. Как и прежде, на регулируемых переездах надо руководствоваться сигналами светофоров и дежурного, а на остальных безопасность проезда определяет сам водитель в соответствии с Правилами дорожного движения.

Нередко приходится слышать, что шлагбаумы закрываются чуть ли не за час до подхода поезда. Стоишь, мол, теряешь напрасно время. Что ж, час не час, но некоторые издержки здесь неизбежны. Вспомним, опасность возникает уже на дальних подступах к переезду, исчисляемых километрами. При вступлении поезда на так называемый участок приближения его колеса замыкают специальную сеть и включают попеременно мигающие красные огни. Расчет построен так, чтобы за это время самый длинный автопоезд при скорости не менее 8 км/ч успел освободить переезд. Здесь учитывается максимальная скорость движения состава (а ведь не все поезда идут с максимальной скоростью — отсюда и задержки), его длина, размеры самого переезда и, соответственно, минимальная скорость автомобиля и его габарит. Во всех случаях этот отрезок времени должен быть не менее 40 секунд. И пока нет ЭВМ, которая учитывала бы конкретные параметры подходящих к переезду автомобилей и приближающихся составов, иного расчета быть не может.

Думаю, эти сведения будут полезны не только водителям. Сейчас работники ГАИ нередко предъявляют претензии к тем, кого включение мигающих красных сигналов застало в непосредственной близости от переезда, когда остановиться уже невозможно. На обычных перекрестках у светофоров предусмотрен желтый сигнал. Здесь его заменяет начальная фаза в работе мигающих красных огней. Ведь только через 5—11 секунд после их включения начинают опускать шлагбаумы. Стало быть, оказавшийся в непосредственной близости от путей водитель может ехать дальше — до прихода поезда он успеет освободить «перекресток». Если же под шлагбаумом окажется крупногабаритная машина, то дежурный по переезду сможет придержать шлагбаум, включив специальное устройство.

Движение через пути, как известно, разрешено только при негорящих светофорах, если водитель убедился в отсутствии приближающегося поезда. Но как водителю разобраться, выключен ли светофор потому, что движение разрешено, или вышла из строя автоматика? Чтобы не было никаких сомнений, отныне светофоры на переездах будут оснащаться дополнительно зеленым сигналом. Вот теперь, если и он не горит, то ясно, что сигнализация неисправна, и тут уже водителю надо проявить максимум внимания.

Значительные изменения коснулись и конструкций самих переездов. Сейчас на многих пересечениях с железными дорогами водителям приходится снижать скорость до минимума, пока перевалишь через каждый рельс. Иногда слишком крут подход к переезду, и, когда шлагбаумы открывают путь, трудно тронуться с места. Теперь после ремонта или реконструкции дорог подходы к переездам на расстоянии не менее 50 метров с каждой стороны должны быть практически горизонтальны. Это облегчит водителям троганье с места и в то же время позволит откатить автомобиль с переезда в случае вынужденной остановки. Настил между рельсами должен соответствовать ширине проезжей части и на 3—4 см возвышаться над уровнем рельсов.

А сколько неприятностей доставляют водителям установленные перед переездами всевозможные островки безопасности, разделительные барьеры из укрепленных над проезжей частью рельсов, брусьев и т. п. Все это должно быть в кратчайшее время демонтировано. Теперь в этих целях должна применяться только разметка краской или специальной мастикой, отмечающая зону запрещения обгона.

Особое внимание обращено на обзорность. Переезды без светофорной сигнализации и дежурных можно пересекать только тогда, когда до приближающегося поезда не менее 500 метров. Если видимость неудовлетворительна и пути просматриваются менее чем на 300 метров, водитель обязан определять приближение поезда еще и на слух. Там же, где обзорность ограничена растительностью, ландшафтом, строениями, в 10 метрах от крайнего рельса может быть установлен знак 2.5 «Движение без остановки запрещено». Соответствующим знаком на таких участках может быть ограничена и скорость движения автотранспорта. Все переезды I и II категорий должны быть хорошо освещены. Освещение полагается и на остальных переездах, где для этого есть необходимые условия.

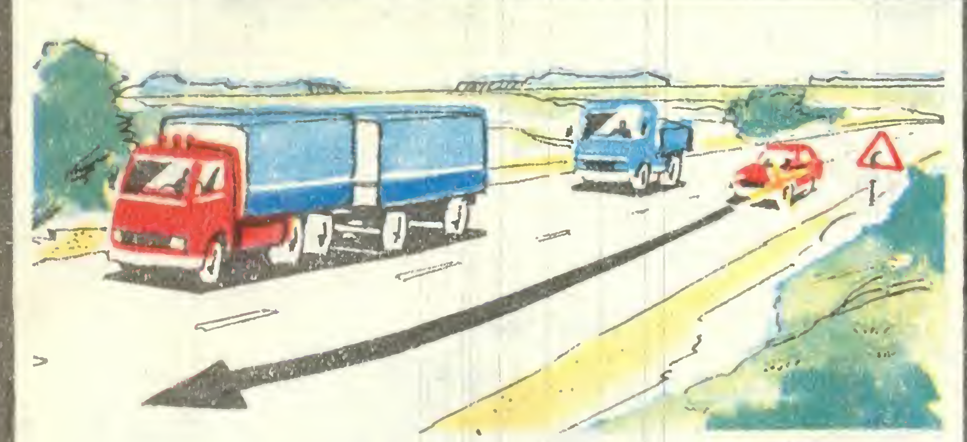
Новыми правилами и обязанностями наделены дежурные по переездам, поскольку от них во многом зависит порядок и безопасность проезда через железнодорожные пути. Если водитель нарушил установленные правила, то дежурный обязан задержать его, записать в журнал фамилию и принадлежность транспортного средства, а если водитель не остановился, то передать непосредственно в органы ГАИ или через дистанцию пути в течение 15 суток рапорт для применения к нему мер, предусмотренных законом.

Как видим, предстоит сделать немало. В стране более 38 тысяч переездов, и их реконструкция потребует значительных материальных вложений, сил и времени. Однако многое из того, о чем здесь говорилось, будет претворено в жизнь уже в нынешней пятилетке.



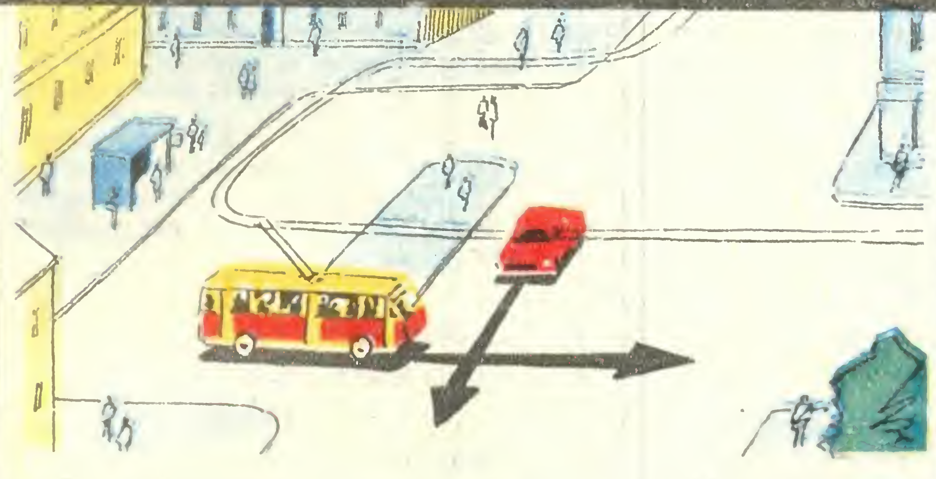
ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы — на стр. 32



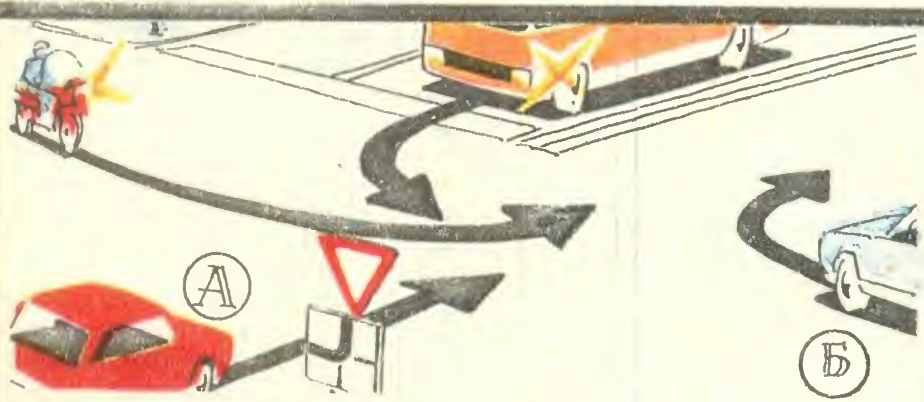
I. Можно ли в этой ситуации обогнать сразу оба транспортных средства?

1 — можно
2 — можно, если их скорость меньше 30 км/ч
3 — нельзя



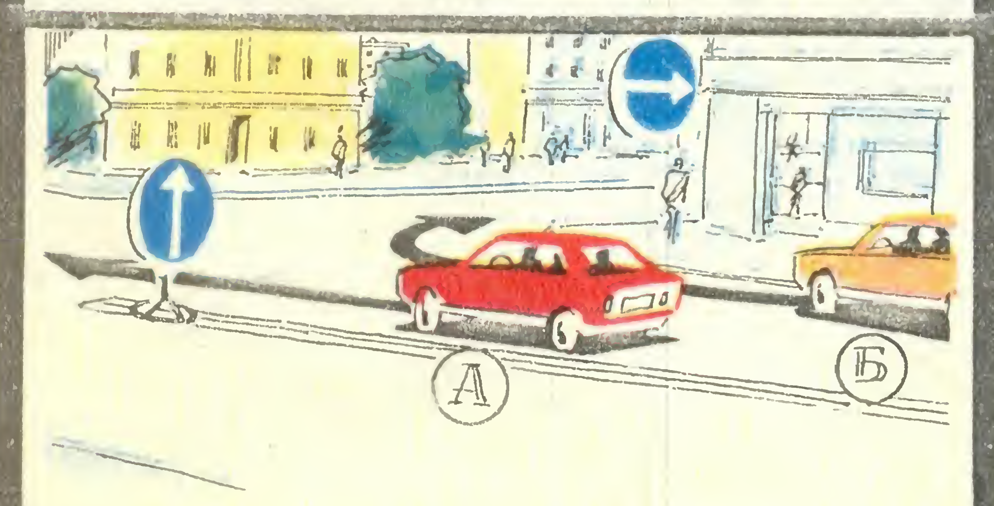
II. Кто должен уступить дорогу в этой ситуации?

4 — водитель автомобиля
5 — водитель троллейбуса



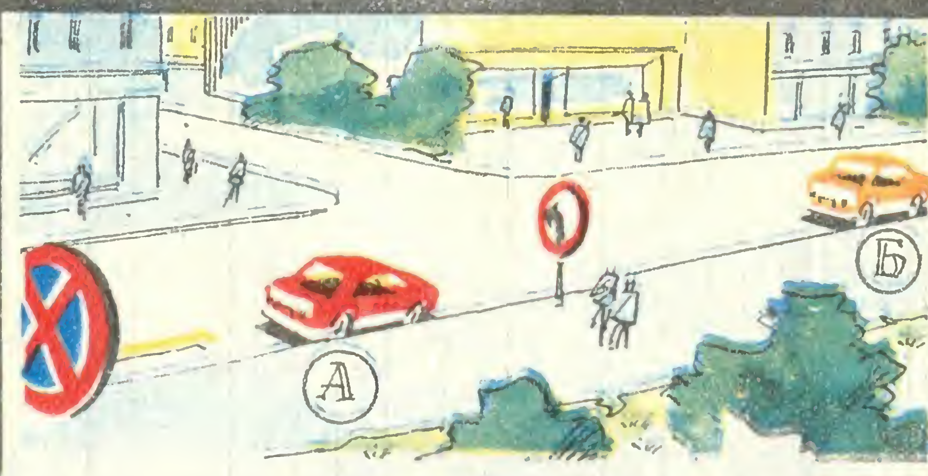
III. В какой последовательности должны проехать перекресток транспортные средства?

6 — мотоцикл и автомобиль Б; автомобиль А; автобус
7 — мотоцикл и автомобиль Б; автобус; автомобиль А
8 — мотоцикл; автобус и автомобиль Б; автомобиль А



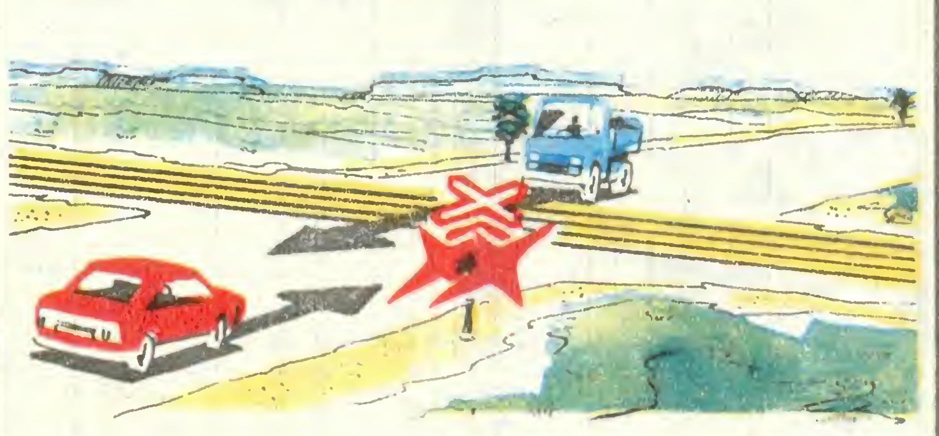
IV. Действия какого водителя не противоречат Правилам?

9 — обоих водителей
10 — водителя А



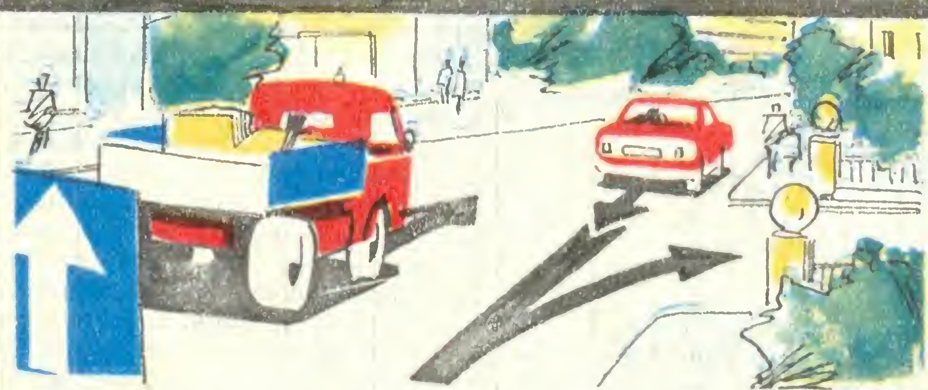
V. Кто из водителей остановился без нарушения Правил?

11 — водитель Б
12 — оба водителя
13 — ни один



VI. Кто из этих водителей может проезжать переезд, если при скорости 40 км/ч включение сигнальных огней застало их в таком положении?

14 — оба водителя
15 — водитель грузового автомобиля



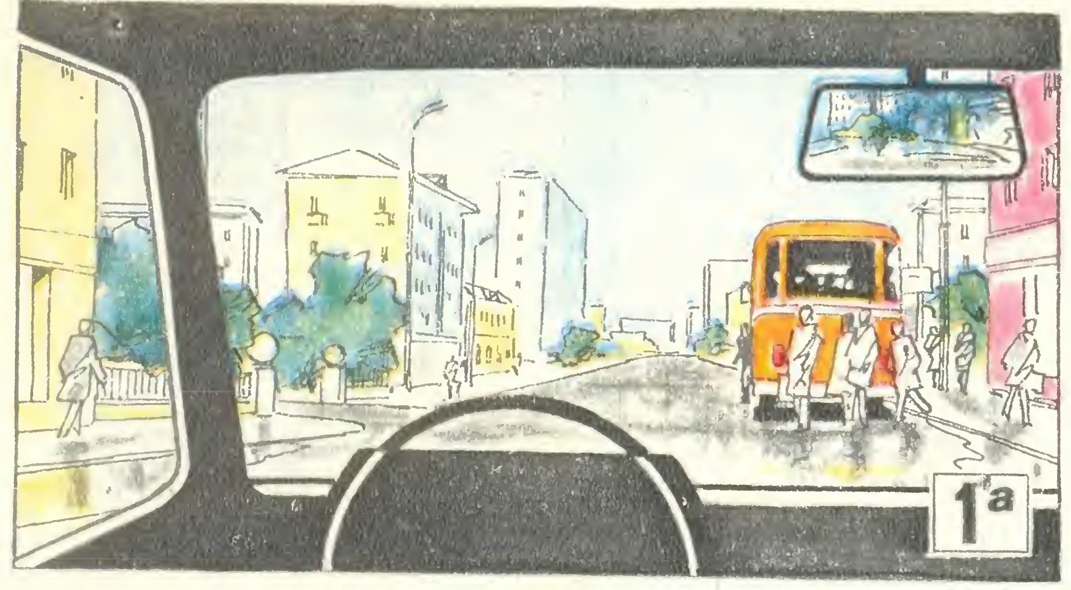
VII. Можно ли заехать во двор таким способом на этом участке дороги?

16 — можно
17 — нельзя



VIII. Должен ли в этой ситуации водитель остановиться перед пешеходным переходом?

18 — да
19 — нет





Эта подборка задач отличается от прежних. В ней только две ситуации. Но взглянуть на них мы предлагаем с разных точек — с позиции как одного, так и другого водителя. Такое пожелание встречается в почте нашей рубрики довольно часто. В самом деле, как одна и та же ситуация видится глазами других ее участников, что в этом случае в ней меняется? Думаем, что и такой подход к решению предлагаемых нами задач правомерен и интересен, поскольку не только позволяет точно прогнозировать опасности, но и учит правильному взаимодействию водителей на дороге. А это одна из основ безопасного вождения.

СИТУАЦИЯ 1 (а). Перед закруглением дороги вы видели в зеркало настигающий вас автомобиль. Но сейчас ваше внимание привлек автобус, из которого на проезжую часть выходят люди. Ширина дороги около 10 метров. Справа большая лужа, поэтому вы держитесь посередине дороги. Скорость автомобиля около 20 км/ч. Пешеходы, вышедшие на проезжую часть, остановились. Вы, включив указатель поворота, решили объехать автобус. Есть ли опасность в такой ситуации и как вы намерены действовать дальше?

А — поскольку пешеходы уступают дорогу, а в зеркале заднего вида нет движущегося следом автомобиля, начнете объезд автобуса, выбрав для этого максимальный интервал на случай появления людей из-за его передней части.

Б — хотя в зеркале заднего вида нет другого автомобиля, начнете маневр, держась по возможности ближе к автобусу, с тем чтобы слева оставалось место и для второго автомобиля.

В — обернетесь и еще раз внимательно посмотрите назад, а увидев автомобиль, немедленно выключите указатель поворота и притормозите, уступая ему дорогу.

СИТУАЦИЯ 1 (б). Двигаясь по закруглению дороги, вы хотите обогнать «Москвич», который на малой скорости держится посередине проезжей части. Ее ширина примерно 10 метров. Водитель «Москвича» включил левый указатель поворота, намереваясь, по-видимому, объехать стоящий на остановке автобус и вышедших из него пассажиров. Скорость вашего автомобиля около 60 км/ч. Опасна ли эта ситуация и как вы поступите?

А — немедленно снизите скорость, дав водителю «Москвича» возможность объехать автобус и людей с максимально возможным интервалом.

Б — поскольку ширины проезжей части хватает всем, а водитель «Москвича» перед объездом автобуса обязан убедиться, что этим не создаст помех другим участникам движения, продолжите обгон по встречной полосе.

В — поступите так же, как сказано в предыдущем пункте, но при этом подадите звуковой сигнал и несколько раз мигнете фарами.

СИТУАЦИЯ 2 (а). Вы везете груз в паре с другим водителем на двух автомобилях. В данный момент вы идете вторым со скоростью около 70 км/ч. Впереди метров через 300 закрытый кустарниками и деревьями поворот. Дорога сырая. Догнав автопоезд (его скорость не более 50 км/ч), ваш товарищ включает левый указатель поворота, готовясь к обгону. А как поступите вы?

А — прибавите газ и, подав предупредительный сигнал, тоже пойдете на обгон, чтобы не отстать.

Б — включите указатель поворота, приблизитесь к автопоезду по встречной полосе и, когда первый водитель закончит обгон, продолжите начатый маневр.

В — приступите к обгону после того, как пройдете поворот, если для этого сложится благоприятная обстановка.

СИТУАЦИЯ 2 (б). До закрытого поворота дороги 300 метров. Вы настигаете автопоезд, скорость которого не более 50 км/ч, ваша — 70 км/ч. Встречного транспорта пока нет. Позади движется водитель, с которым вас вместе отправили в рейс. До автопоезда осталось метров двадцать. Как вы поведете себя дальше?

А — откажетесь от обгона.

Б — приступите к обгону немедленно, чтобы и другой водитель за вами успел сделать то же самое.

В — понимая, что второй водитель не успеет обогнать автопоезд следом за вами, все-таки начнете маневр, чтобы второй мог сделать это после поворота.

Оценки принятых решений и комментарий специалистов

СИТУАЦИЯ 1 (а)

Оценки: А — 2; Б — 3; В — 5.

В Правилах дорожного движения записано: перед всяким изменением направления надо обязательно убедиться, что это будет безопасно и не создаст помех другим водителям. Коль скоро несколькими секундами раньше вы видели позади приближающийся автомобиль, то основное внимание следует уделить именно ему — он в данной ситуации представляет особую опасность. Не исключено, что водитель, пользуясь свободной полосой проезжей части, приступит к обгону вашего автомобиля (что в действительности и было). То, что другого автомобиля нет в зеркале заднего вида, не должно вас обманывать: на закруглении он легко может оказаться вне

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ГДР. Статистика показывает, что молодые люди в возрасте от 14 до 24 лет, а они составляют 18% от общей численности населения страны (сюда включены и пешеходы), совершают более 30% дорожно-транспортных происшествий. На водителей транспортных средств, преимущественно на мотоциклистов, в этой возрастной группе приходится 90% ДТП.

ПОЛЬША. Исследование объемов транзитного и местного движения в населенных пунктах показало, что примерно половина всех поездок совершается на расстояние до 20 км и лишь в 5% случаев оно превышает 100 км.

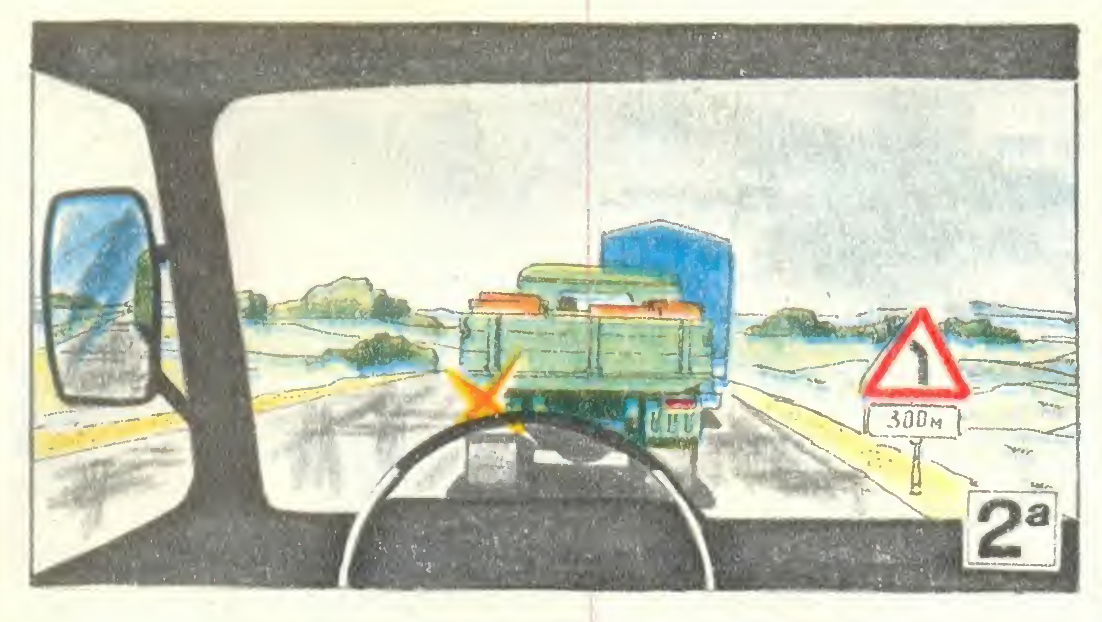
БРАЗИЛИЯ. 95% объема пассажирских перевозок и 60% общего грузооборота в стране приходится на автомобильный транспорт, поэтому проблема сокращения расхода топлива весьма актуальна. Широко проводится модернизация двигателей, позволяющая применять бензин с 20-процентным добавлением спирта. В настоящее время количество таких автомобилей составляет уже более 10% в общем парке.

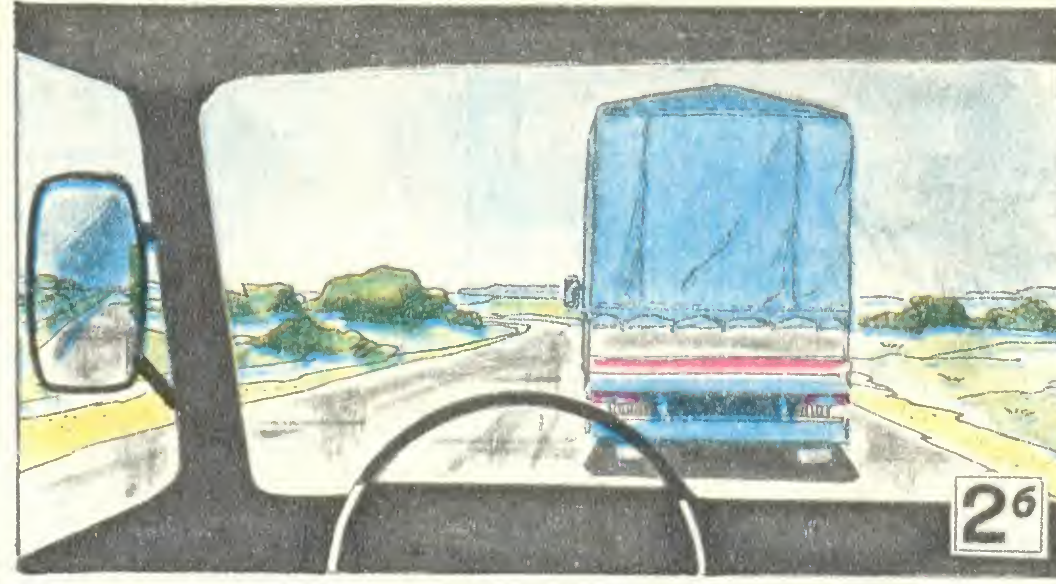
ВЕЛИКОБРИТАНИЯ. Прошло три года после принятия закона об обязательном применении ремней безопасности. Сейчас, как показали наблюдения, 90% водителей и пассажиров пользуются ими. В результате число смертельных исходов при ДТП у водителей и пассажиров на передних сиденьях легковых автомобилей сократилось на 25%.

ДАНИЯ. В связи с энергетическим кризисом в Копенгагене провели исследование с целью выяснить, как повлияет на безопасность движения выключение каждого второго светильника на улицах во время спада его интенсивности. Эксперимент охватывал около 400 км городских дорог и привел к следующему выводу: если пойти на этот шаг на всех дорогах, аварийность возрастет на 4%.

США. Проведенные в ряде штатов исследования обнаружили, что официальные сведения о количестве раненых при ДТП не соответствуют действительности. Сопоставление с помощью ЭВМ данных медицинских учреждений с отчетами полиции показало, что применительно к легковым автомобилям они сходились только в 61% случаев. Легкие ранения полиция часто не фиксирует.

США. Во всех штатах в законодательном порядке разрешили эксплуатацию автопоездов из седельного тягача, полуприцепа и прицепа. Допустимая полная масса ограничена 36 т. Такие габариты автопоездов требуют, как показали исследования, увеличения ширины полосы на поворотах и закруглениях дороги. Скорость «сдвоенных» автопоездов





сектора обзора, поэтому смотреть надо, как говорится, в оба. Пешеходы в данном случае не представляют опасности, поскольку стоят, пережидая автомобили. К тому же скорость вашего автомобиля и расстояние до них еще позволят при необходимости остановиться. Поступая как предложено в варианте **А**, вы вынудите второго водителя экстренно тормозить, создав тем самым аварийную обстановку. Выбирая же наименьший интервал при объезде автобуса, чтобы оставить тем самым путь к отступлению второму водителю (вариант **Б**), вы не учитываете возможности появления из-за автобуса пешеходов.

СИТУАЦИЯ 1 (б)

Оценки: А — 5; Б — 2; В — 3.

Данная ситуация опасна тем, что действия водителя «Москвича» не столь очевидны, какими кажутся на первый взгляд. Не исключено, что он вообще намерен повернуть налево, во двор дома. Тогда попытка объехать его может поставить вас в крайне трудное положение.

Но даже если прогноз верен и водитель «Москвича» действительно собирается объехать стоящий автобус и людей на дороге, то и в этом случае не стоит обострять ситуацию (варианты **Б** и **В**), хоть вы и имеете преимущество перед водителем «Москвича», как приступивший к обгону. 10-метровой ширины проезжей части автобусу и двум легковым автомобилям действительно вполне хватит для разъезда. Однако следует иметь в виду, что если дорога не размечена на три части, то водители, как правило, мысленно делят ее на две, пользуясь для маневра всей шириной своей половины дороги. Принимая как можно левее, водитель «Москвича» будет прав еще и потому, что таким образом максимально обеспечивает безопасность объезда стоящего на остановке автобуса. А посему лучше не настаивать на приоритете.

Вариант **В** ненамного лучше **Б** только потому, что, подав сигналы — обнаружив себя, вы будете рассчитывать на успех маневра, но неясно, как при этом оценят обстановку водитель «Москвича» и пешеходы — уступят ли они вам дорогу. А времени для «переговоров» нет, да и, как известно, предупредительные сигналы не освобождают водителя от принятия мер к предотвращению опасности.

СИТУАЦИЯ 2 (а)

Оценки: А — 2; Б — 3; В — 5.

На первый взгляд, условия для маневра благоприятны: разница скоростей и расстояние до опасного участка позволяют совершить его и вам. Однако замечено, что каждый водитель «примеряет» ту или иную ситуацию применительно к себе. Решив обогнать автопоезд, первый водитель оценил обстановку правильно. Через 200 метров он вернется на свою полосу, и оставшегося расстояния ему хватит, чтобы снизить перед поворотом скорость, если это потребуется (знак говорит, что поворот крутой). Но для вас ситуация представляет определенную опасность. Во-первых, идя на обгон вслепую, вы не получаете необходимой информации о встречном транспорте, и не исключено, что если первому удастся закончить обгон, то вам нет.

Во-вторых, чтобы освободить вам место перед автопоездом, лидеру необходимо затратить еще 3—4 секунды. Таким образом, к моменту завершения обгона вы окажетесь непосредственно перед поворотом и на большой скорости.

Вариант **Б** кажется более приемлемым, но не следует забывать, что обгон должен занимать у вас как можно меньше времени, а вы, затянув его начальную стадию, продолжите маневр в непосредственной близости от опасного участка, где в любой момент из-за поворота может появиться встречный автомобиль. Кроме того, не мешает подумать и о своем товарище.

Если он неправильно оценил свои возможности (ведь вам не видно, при каких условиях он пошел на обгон) и ему нужно будет срочно отказаться от маневра, путь к отступлению будет для него закрыт вашим автомобилем. Вот почему лучше отказаться от обгона до более благоприятного момента.

СИТУАЦИЯ 2 (б)

Оценки: А — 5; Б — 2; В — 3.

Поступая как предложено в вариантах **Б** или **В**, вы вроде бы все рассчитали: вам вполне хватит 300 метров для обгона автопоезда на скорости 70 км/ч. Но при этом вы не учитываете одного важного обстоятельства, а в нем и таится опасность. Дело в том, что в коллективной поездке водители нередко пользуются и так называемым коллективным мышлением, оценивая ситуации, возникающие на дороге, чужими глазами. Такое мышление полезно иметь лидеру, но чаще всего чувство коллективизма охватывает не его, а того, кто едет за ним. Если водители не связаны общей целью поездки, то тут опасности, как правило, не возникает: каждый все-таки старается оценивать ситуации для себя. Но в тандеме водитель второй машины нередко ощущает себя в своеобразной сцепке и предпочитает держаться рядом с первым во всех обстоятельствах. Стало быть, в данной ситуации вам, как лидеру, следует все-таки оценить возможность обгона не только для себя, а для обоих водителей.

Для обгона только вам потребуется как минимум 200 метров, тогда как «связке» из двух машин в этих же условиях необходимо уже не менее 300 метров. Ясно, что такой обгон в данных условиях опасен. Вариант **В** можно было бы признать хорошим, но уверены ли вы, что второй водитель проявит благоразумие и не воспримет ваши действия как призыв следовать за вами?

Подборка составлена на основе предложений наших читателей — В. Курбатова (г. Катайск Курганской области) и В. Шелепенькина (с. Казанька Северо-Казахстанской области).

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

на горизонтальных участках была такой же, как у обычных, а на подъемах — ниже на 8—16 км/ч.

ФРАНЦИЯ. По статистике въезды в города всегда отличаются более высоким уровнем аварийности. Отчасти потому, что водителям трудно психологически сразу перестроиться на другие условия движения. Основной причиной ДТП является сохранение высокой скорости. Специалисты приходят к выводу о необходимости предупредить водителей об этой опасности уже на подходе к границе города.

ФРАНЦИЯ. Пешеходные переходы часто остаются не замеченными водителями, потому что их освещение мало отличается от обычного освещения улиц. Предлагается устройство, совмещающее дорожный знак «Пешеходный переход» и яркий светильник с мигающим светом.

ФРГ. Статистика показывает, что управление автомобилем в нетрезвом состоянии является одной из причин 70% ДТП со смертельным исходом, случающихся в конце недели ночью. Наиболее типичные ошибки водителей под влиянием алкоголя — отклонение от курса в результате неправильной оценки бокового расстояния, замедление реадаптации после ослепления, просчеты в определении расстояния до встречных автомобилей.

ФРГ. Сравнивая статистические данные о ДТП в 12 городах до и после строительства объездных дорог, нашли, что такие дороги способствуют сокращению происшествий в населенных пунктах на 43%.

ФРГ. Проведены исследования по определению нагрузок, действующих на водителя при столкновении с неподвижным препятствием, и возможных при этом ранениях. Установлено, что даже при скорости 20 км/ч не удается избежать травм, если водитель не пристегнут ремнями.

ШВЕЦИЯ. С целью определить влияние разных факторов на безопасность движения исследовались данные об аварийности за последние 25 лет. В частности, нашли, что увеличение численности водителей-новичков на 5% снижает уровень безопасности движения приблизительно на 2%.

ЯПОНИЯ. В стране участились ДТП по вине неопытных водителей. Примерно 1000 новичков погибают при авариях в течение первого года после получения удостоверения на право управления автомобилем. Ставится вопрос о необходимости повысить качество подготовки водителей. Пока что полиция не проводит экзаменов по вождению, получающие «права» держат их только в автошколе.

ПОЛНОПРИВОДНЫЙ «РОБУР»

Благодаря дизелю с воздушным охлаждением автомобили «Робур» из ГДР находят все большее применение в странах с тяжелыми климатическими и дорожными условиями. В первую очередь для таких регионов предназначен автобус ЛД 2002-АФр-6/Б, рассчитанный на 16 пассажиров. Он может служить для перевозки работников сельского и лесного хозяйства, геологических партий, обслуживания крупных строек, экспедиций и т. п. Привод на все колеса, увеличенный дорожный просвет, большие углы въезда (38°) и съезда (26°) способствуют высокой проходимости, позволяя машине, например, преодолевать броды глубиной до полуметра.

Автобус может буксировать прицеп полной массой до 2100 кг. Наряду с обычным он выпускается в тропическом исполнении, по желанию заказчика его оснащают карбюраторным мотором (75 л. с./55 кВт при 2800 об/мин).



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЯ «РОБУР ЛД 2002-АФР-6/Б». Общие данные: колесная формула — 4×4; число мест — 17 (включая водителя); число дверей — 2; снаряженная масса — 3700 кг; наибольшая скорость — 75 км/ч; шины — 10,00—20. **Размеры:** длина — 6340 мм; высота — 1900 мм; база — 3270 мм; колея колес: передних — 1636 мм, задних — 1664 мм; дорожный просвет — 275 мм. **Двигатель:** тип — дизельный; число цилиндров — 4; рабочий объем — 3927 см³; клапанный механизм — OHV; мощность — 68 л. с./50 кВт при 2600 об/мин. **Трансмиссия:** сцепление — сухое, однодисковое; коробка передач — пятиступенчатая. **Подвеска** всех колес — зависимая на полуэллиптических рессорах.

ШЕСТЬДЕСЯТ СЕМЬ РАЗНЫХ «ПЕЖО»

Столько моделей пяти семейств выпускается сегодня во Франции на более чем двух стах предприятиях «Пежо», входящих в объединение ПСА (автомобили марок «Пежо», «Ситроен», «Тальбо»). На его долю приходится около 1,3 миллиона легковых автомобилей, или 43% от общего их производства в стране. Машины «Пежо» составляют 49% общего выпуска, «Ситроен» — 37%, «Тальбо» — 14%. Сборочный завод в Пуасси, который посетил Генеральный секретарь ЦК КПСС М. С. Горбачев во время визита во Францию, по оснащению роботами и автоматизированными линиями относится к лучшим в Европе.

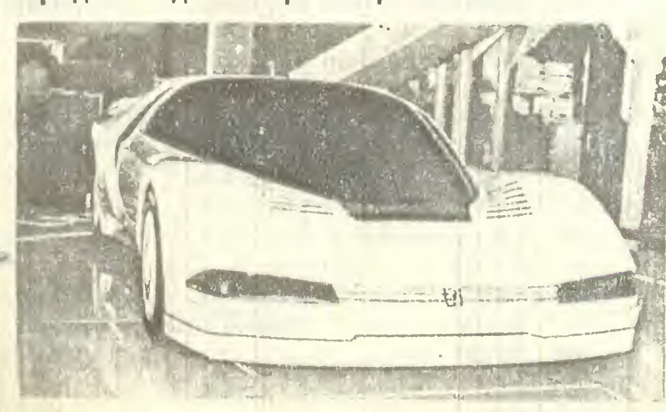


Семейство «205» представлено 11 моделями. На снимке — «Пежо-205 ГТИ», один из немногих автомобилей этой марки с двухдверным кузовом.



«Пежо-505 ГТИ» с впрыском топлива и турбонаддувом.

Экспериментальный «Пежо-квазар» на базе спортивной модели «205-Т16» имеет немало передовых дизайнерских решений.



Заводы «Пежо» сотрудничают с французской кузовной фирмой «Элье», изготовляющей на основе агрегатов модели «604» представительские лимузины, используемые, в частности, для обслуживания руководителей французского правительства. Другая специализированная фирма, «Данжель» выпускает полноприводные модификации модели «504» («За рулем», 1982, № 10).

ПСА и ФИАТ (Италия) совместно разработали двигатель ФАИР («За рулем», 1985, № 4), которым оба объединения будут оснащать свои модели особо малого класса во второй половине 80-х годов и в 90-е годы.

У машиностроительного завода «Пежо» почти 200-летняя история. Свой первый автомобиль (еще паровой) он построил в 1889 году, а два года спустя разработал конструкцию с бензиновым мотором. В 1912 году на гоночных «Пежо» впервые нашли применение двигатели с двумя распределительными валами в головке цилиндров, а в 1934 году завод создал легковой автомобиль, у которого металлический верх убирался в багажник. На легковых «Пежо» с 1959 года устанавливают и дизели, с 1965 года завод начал выпуск переднеприводных моделей, и сегодня они представлены семействами «104» («За рулем», 1973, № 3), «305» (1978, № 3) и «205». Модели семейств «505» (1981, № 1) и «604» имеют классическую компоновку.

Для своих машин «Пежо» избрал трехзначные индексы с нулем посередине: первая цифра обозначает класс, третья — порядковый номер семейства моделей. Исключительное право на использование такой системы индексации «Пежо» закрепил за собой в 1927 году юридически. До сих пор ни одна зарубежная модель с аналогичными индексами не может продаваться во Франции.

В минувшем году на «Пежо-205Т16» с четырьмя ведущими колесами, турбонаддувом и кузовом из кевлара выигран чемпионат мира по ралли.

В настоящее время в рамках ПСА идет обновление типажа выпускаемых моделей. Показанный М. С. Горбачеву на заводе в Пуасси образец «Пежо-309» («За рулем», 1986, № 4) — первый шаг в этом направлении. Проектирование, доводка и подготовка производства этой машины обошлись почти в 1,2 миллиарда долларов.

Новая модель постепенно вытеснит представителей семейства «305» и станет, очевидно, конкурентом автомобилям «Рено-11».

Важнейшие модели «Пежо» последних лет	Год начала выпуска	Рабочий объем, см³	Мощность, л. с./кВт	Длина, мм	Масса в снаряженном состоянии, кг	Наибольшая скорость, км/ч	Расход топлива при езде по городскому циклу, л/100 км	Особенности
104 ГЛ	1972	1124	50/37	3615	790	138	6,2	П
«104 Купе-3»	1973	1124	50/37	3365	740	138	6,2	П
«104 Купе-3С»	1983	1361	80/59	3365	810	164	9,3	ПК
205 ГЛ	1983	954	45/33	3705	740	134	6,8	П
205 ГР	1983	1361	60/44	3705	785	154	6,9	ПК
205 ГТ	1983	1361	80/59	3705	810	170	9,2	ПК
205 ГТИ	1984	1580	105/77	3705	850	190	8,7	ПКВ
205-Т16	1984	1775	320/236	3825	980	210	—	КВТЧ
205 ГЛД	1983	1769	60/44	3705	870	155	5,4	ПКД
305	1977	1290	65/48	4265	915	152	8,2	П
305 ГЛ	1980	1472	74/54	4265	915	156	8,1	П
305 ГТ	1984	1580	94/69	4265	975	170	9,0	ПК
305 ГЛД	1983	1905	65/48	4265	985	152	6,8	ПД
505	1979	1971	100/74	4580	1200	168	11,3	—
505 ГТИ	1982	2156	150/110	4580	1330	200	13,2	КВТ
505 ГТД	1983	2498	95/70	4580	1305	170	8,7	КД
604 ГТИ	1979	2819	155/114	4720	1420	190	15,5	КВ
604 ГТД	1984	2498	95/70	4720	1465	165	9,0	КДТ

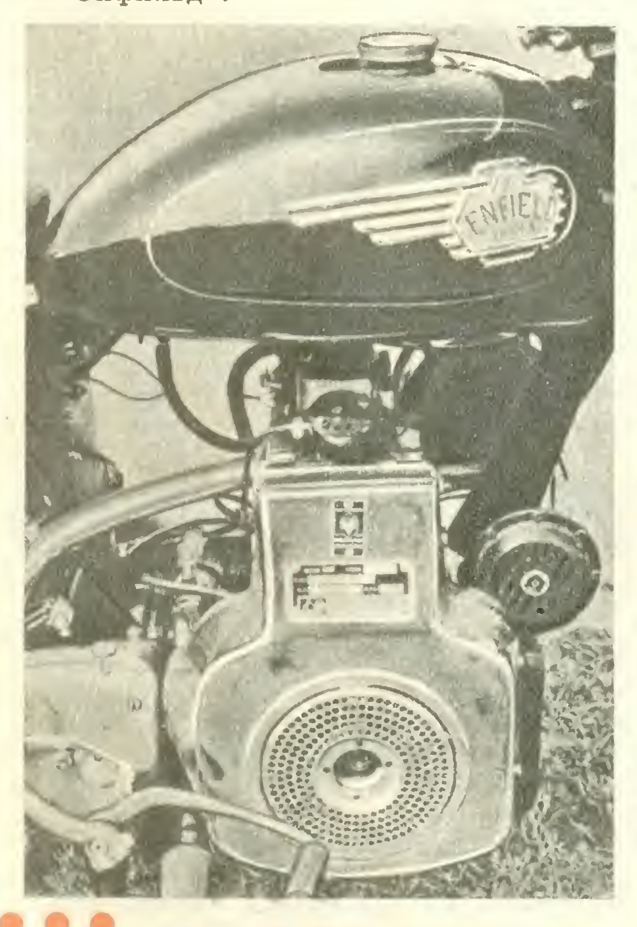
Условные обозначения: В — впрыск топлива; Д — дизель; К — пятиступенчатая коробка передач; П — привод на передние колеса; Т — турбонаддув; Ч — привод на все колеса.

ДИЗЕЛЬ НА МОТОЦИКЛЕ

На автомобилях в качестве серийных двигателей дизели применяются свыше 60 лет. На мотоциклах до сих пор их устанавливали лишь в экспериментальных целях. Из-за малой удельной мощности и большой массы дизели не отвечают требованиям, предъявляемым к силовым установкам современной мотоциклетной техникой. И все же индийский механик Прадип Дани решил рискнуть. На собственном небольшом предприятии он заменяет у индийских мотоциклов «Энфильд-350-баллет» обычный карбюраторный 350-кубовый двигатель мощностью 21 л. с. дизелем «Гривс-Ломбардини-520».

Этот одноцилиндровый двигатель, предназначенный для насосов, дизель-генераторов и других стационарных установок, имеет воздушное охлаждение и дополнительно оборудован электростартером. Имея рабочий объем 325 см^3, он развивает мощность 6,5 л. с./4,8 кВт при 3600 об/мин. Двигатель довольно тяжел — 40 кг, и поэтому масса мотоцикла выросла до 180 кг. Максимальная скорость — 70 км/ч. Машина расходует в среднем 1,5 литра дизельного топлива на 100 километров пути, а срок ее службы до капитального ремонта — 150 тысяч километров.

Дани оборудовал дизелями 250 мотоциклов «Энфильд».



● ● ●

Завод «Симсон» (ГДР) в декабре 1985 года начал выпуск нового семейства мотороллеров с двигателями рабочим объемом 50 и 80 см^3.

● ● ●

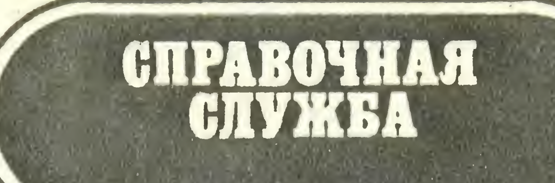
По сообщениям журнала «Ауто-Цайтунг» (ФРГ), в Шанхае (КНР) начата сборка легковых автомобилей «Фольксваген-сантана» («За рулем», 1982, № 8) из деталей, которые поставляет ФРГ. Планируемый годовой объем производства — 30 тысяч машин.

● ● ●

Легковые автомобили «Волво-760-турбо» (Швеция) стали оснащать системой ЭТК, то есть электронного контроля тягового и тормозного усилия, исключающей пробуксовку ведущих колес при разгоне и юз при торможении.

● ● ●

Японская автомобильная промышленность экспортирует значительную долю выпускаемой ей продукции. В 1984 году из 7,07 миллиона изготовленных в стране легковых машин вывезено 4 миллиона, а из 4,32 миллиона грузовиков — 2 миллиона. Таким образом, доля автомобилей, поступающих на экспорт, составила соответственно 55 и 46%.



СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

КТО МОЖЕТ ПРЕПОДАВАТЬ АВТОДЕЛО

Д. Климов из Брянска, В. Леонов из Владимира, другие читатели спрашивают, какие требования предъявляет к преподавателям и мастерам производственного обучения автоделу новое положение о подготовке водителей.

Отвечает ведущий инженер управления Госпрофобра СССР А. Богачкин.

Требования к педагогическим кадрам сейчас повышены. Преподавателями по устройству и эксплуатации автотранспортных средств могут быть лица с высшим образованием по автомобильно-тракторной специальности или прошедшие в период обучения в высшем учебном заведении курс по автотракторной подготовке, предусмотренный программой.

В отдельных случаях, когда невозможно укомплектовать школу или курсы преподавателями с высшим образованием, допускается замещение должности лицами со средним образованием по автотракторной специальности, имеющими опыт преподавания устройства и эксплуатации автомобиля.

Для преподавания предметов «Правила дорожного движения» и «Основы безопасности движения» указанные выше специалисты должны иметь удостоверение на право управления автотранспортными средствами или соответствующее удостоверение на право преподавания, выданное ранее ГАИ.

Мастерами производственного обучения для проведения лабораторно-практических занятий могут быть лица, имеющие, как правило, высшее или среднее специальное образование по автомобильно-тракторной специальности, высокую производственную квалификацию и опыт работы, а мастерами производственного обучения вождению — имеющие образование не ниже среднего, трехлетний стаж работы на автотранспортных средствах соответствующей категории и свидетельство о прохождении подготовки по методике обучения вождению по программам Государственного комитета СССР по профессионально-техническому образованию, согласованным с Главным управлением ГАИ МВД СССР. Действительными также считаются свидетельства (удостоверения), выданные до выхода настоящего положения.

ГДЕ РЕГИСТРИРОВАТЬ АВТОМОБИЛЬ

«Я живу в Певеке, а автомобиль купил в Магадане. Могу ли я его зарегистрировать по месту покупки, поскольку эксплуатация машины в нашем городе в силу климатических и дорожных условий затруднена, и можно ли доверить регистрацию другому лицу, живущему в данном городе!» — спрашивает И. Амбросивец.

В соответствии с действующими нормативами, если владелец транспортного средства выехал по договору на временную работу, для прохождения воинской службы и т. п. в районы, где пользование им по климатическим и иным условиям затруднено, как исключение разрешено регистрировать автомобили, мотоциклы по месту жительства родственников с их письменного согласия, а также по месту прежнего жительства владельца, куда он должен вернуться после окончания договора, срока службы.

Когда владелец машины сам не может присутствовать при ее регистрации, эту обязанность он вправе возложить на доверенное лицо при представлении всех необходимых документов.

Такую справку мы получили в Главном управлении ГАИ МВД СССР.

ЕСЛИ ЭМАЛЬ ЗАСОХЛА

Автолюбитель И. Поляков из Одессы попросил консультации по вопросу, который интересен всем запасливым автомобилистам. От долгого хранения приобретенная им для подкраски машины эмаль затвердела и превратилась, как он пишет, в порошок. Возможно ли ее развести и использовать!

Если автомобильная эмаль засохла до такой степени, что превратилась в порошок, то это почти наверняка означает, что она уже непригодна для окраски. Дело в том, что при высыхании синтетических автомобильных эмалей протекают необратимые химические процессы, делающие невозможным восстановление их качеств. Исключением может быть нитроцеллюлозная эмаль, которую разводят растворителями № 646, 647, 648, 649, 650 (в зависимости от марки эмали). Однако высокое качество покрытия при этом не гарантируется.

БЕЗ КОНТРОЛЬНОЙ ЛАМПЫ

Ю. Евлашов из Ленинграда просит сообщить, почему на своих последних моделях Волжский автомобильный завод отказался от контрольной лампы, показывающей зарядку аккумулятора. Отвечает заместитель главного конструктора ВАЗа Ю. Папин.

Завод в настоящее время комплектует модели ВАЗ—2105 и ВАЗ—2107 вольтметром, который в достаточной степени информирует водителя о состоянии системы электропитания. Применявшаяся схема включения контрольной лампы не всегда позволяла определить наступление аварийного режима, например завышенного напряжения. Поэтому сейчас контрольная лампа у ВАЗ—2105 и ВАЗ—2107 не подключается, а реле заряда РС702 на машины не устанавливается.

В дальнейшем эта лампа будет использоваться в схеме электрооборудования, укомплектованной генераторной установкой от ВАЗ—2108.

СКОЛЬКО ХРАНИТЬ «НЕВУ»

Этот вопрос задал автолюбитель Д. Николаев из города Краснокаменска Читинской области.

Ответить на него редакция попросила специалистов химической промышленности.

В соответствии с ТУ 6-01-1163-78 тормозная жидкость «Нева» предназначена для работы в гидравлических системах привода тормозов и сцепления на автомобилях при температуре окружающего воздуха от +50 до —50° С. Разумеется, и хранить ее следует в таких же условиях. «Нева» гигроскопична, поэтому надо обращать особое внимание на герметичность упаковки. При соблюдении этих условий гарантийный срок хранения «Невы» — три года. За пределами этого срока возможно насыщение «Невы» водой, что может отрицательно повлиять на работу тормозной системы автомобиля.

КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ МОТОКОЛЯСОК

«Как часто и за чей счет должен производиться капитальный ремонт мотоколяски, на которой ездит инвалид!» — спрашивает С. Канорин из Оренбурга.

С 1 января 1986 года вступило в действие постановление Совета Министров СССР № 1000 от 24 октября 1985 г. Этим документом установлено, что капитальный ремонт мотоколясок, выдаваемых в соответствии с постановлением Совета Министров СССР № 272 от 4 апреля 1983 года инвалидам из числа рабочих, служащих и колхозников, а также инвалидам с детства на льготных условиях или бесплатно, производится один раз в течение пятилетнего срока со дня их выдачи за счет средств государственного бюджета. При этом стоимость такого ремонта не должна превышать 50% стоимости мотоколяски.

Порядок проведения капитального ремонта указанных мотоколясок определяется Советами Министров союзных республик.

Продолжаем проверку топливоподающей магистрали. В предыдущем номере журнала был рассмотрен случай, когда в прекращении подачи топлива повинен бензонасос. Теперь на «повестке дня» следующий вариант. Выяснилось, что бензонасос исправен (уверенно «пшикает» при нажатии на рычаг ручной подкачки и выбрасывает порции воздуха, когда подходящий к нему от бака бензопровод отсоединен). Следовательно, препятствие на пути бензина надо искать раньше — в магистрали от бака к насосу или в самом баке. Естественно, прежде всего надо выяснить:

ТРУБОПРОВОДЫ ИЛИ БЕНЗОБАК?

У любой машины нетрудно добраться до верхней части бензобака. Там из него выходит трубка, на которую надет резиновый шланг бензопровода. Для предстоящей проверки следует ослабить хомут, стягивающий это соединение, и снять шланг с трубки. Затем нужно освободить другой конец бензопровода — тот, что подходит к бензонасосу (если это уже не сделано при предыдущих проверках). Теперь потребуется шинный насос, в наконечник которого целесообразно ввернуть конусную насадку, прилагаемую к насосу. Вставив конус в шланг, снятый с трубки бензобака, продуваем топливную магистраль. Если воздух не проходит совсем или идет с трудом — помеха в этой системе, если продувка нормальна — надо обследовать бензобак.

ЧТО ИСКАТЬ В ТРУБОПРОВОДАХ?

Предполагать, что помеха создана отложениями грязи, не приходится: у заборника в баке имеется сетчатый фильтр, и уж если мелкие частицы прошли через него, то в трубках они не останутся. Вероятнее другое: в каком-то месте под днищем машины трубка повреждена, смята из-за наезда на препятствие или от удара камнем, выскочившим из-под колеса. Если есть возможность приподнять машину домкратом и осмотреть ее снизу, такое повреждение нетрудно заметить, а затем хотя бы грубо подправить вмятину плоскогубцами. Не исключено, что при этом на ней обнаружится трещинка, из которой сочится бензин. Существует много способов заделать ее основательно, скажем, при помощи универсального синтетического или эпоксидного клея. Но для этого нужен и сам клей, и достаточный запас времени. Самое простое, оперативное решение — густо замазать трещину мылом. Такой «герметик» позволит спокойно добраться до места ремонта.

Крайне редок, но не исключен и весьма коварный дефект, происхождение которого таково. Когда монтировали систему, то в одном из шлангов при надевании его на трубку образовался резиновый заусенец. Со временем он разбух или повернулся так, что перекрыл канал. Нужно его найти и аккуратно отстричь, а если позволяет длина шланга, то просто укоротить его, срезав дефектный конец.

Впрочем, все, о чем говорилось, не всегда удается проделать там, где произошла вынужденная остановка. Зачастую лучше устроить подачу бензина из временной емкости (мы уже говорили о том, как это сделать), а ремонтом заняться дома.

ЕСЛИ БЕНЗИН НЕ ПОСТУПАЕТ ИЗ БАКА

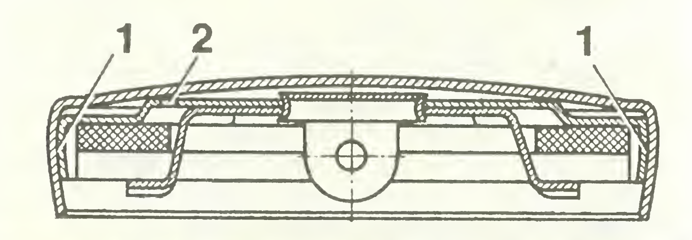
По мере того, как бензин из бака вырабатывается, на его место должен входить воздух снаружи. Если он перестанет поступать, в баке появится разрежение, которое будет возрастать до тех пор, пока не воспрепятствует выходу бензина. Обнаруживается это элементарно: при медленном открывании заливной пробки слышно, как воздух устремляется в бак, после чего подача на некоторое время восстанавливается.

У «москвичей» и «запорожцев» для связи бака с атмосферой в заливной пробке сделан специальный лабиринт (см. рисунок). Его составной частью является отверстие в донышке, в той зоне, которая загорожена прокладкой и снаружи не видна. Отверстие небольшое, и оно может засориться. Добраться до него можно лишь на ощупь, используя кусочек изогнутой проволоки.

У «жигулей» бак связан с атмосферой толстым шлангом, выведенным в нишу кузова, где расположена заливная пробка. Засорение этого канала практически исключено. Известны, однако, единичные случаи, когда подведенный к нише конец шланга соскакивал и попадал в грязь, скопившуюся на полу под бензобаком.

Еще одна причина прекращения подачи — засорение сетки, расположенной на дне бака и защищающей заборную трубку. Но забить ее можно только невероятно грязным бензином или, скажем, бросив в бак тряпку. Если так действительно случилось, водитель, конечно, знает и помнит этот факт. Для очистки сетки надо отвернуть несколько винтов, которыми фланец заборной трубки крепится к верхней плоскости бензобака, и вынуть трубку вместе с сеткой.

Пробка бензобака автомобилей «Москвич»: 1 — гофрированная поверхность, пропускающая воздух; 2 — отверстие для прохода воздуха.



МИНИ-ТЕСТ ЗР

НЕ ТОЛЬКО ОТКЛЮЧАТЕЛЬ «МАССЫ»



Начнем с упоминания о серьезной неприятности, которая, увы, может приключиться на любом автомобиле. Речь идет о коротком замыкании в системе электрооборудования.

Чтобы предохранить от этого свою машину во время стоянки, многие водители, уходя, снимают провод с клеммы аккумулятора. Это надежно, но неудобно, к тому же от этого сопрягаемые детали изнашиваются и разбалтываются. Те, кто похозяйственнее, ставят для этого специальные отключатели «массы», которые имеются в продаже.

Замыкание возможно и во время езды. Но тут есть хотя бы тот плюс, что водитель находится в машине и может принять экстренные меры. Немаловажно и то, что большая часть цепей в электросистеме защищена плавкими предохранителями. Однако есть участок, где повреждение особенно опасно, — это кабель, рассчитанный на передачу большого тока от батареи к стартеру. Если, скажем, перетрется его изоляция (хотя и редко, но так бывает), ток короткого замыкания может быть столь велик, что не только разрядит батарею, но вообще выведет ее из строя. И произойдет это очень быстро, раньше, чем водитель успеет открыть капот и сбросить клемму. Каких-либо защитных устройств в этой цепи автомобиля нет.

Надо полагать, именно эти соображения приняли во внимание на заводе «Электроавтомат» в г. Алатыре (Чувашская АССР). Там разработали и начали выпускать прибор, выполняющий одновременно две функции. Первая из них привычна — механическое (вручную) отключение батареи от «массы». С другой мы сталкиваемся впервые: если батарея начинает разряжаться катастрофически большим током, прибор тут же отключает ее от «массы».

Разработчики назвали свое изделие АЗА — автомат защиты аккумулятора. По принципу действия он похож на знакомые всем автоматические «пробки», которые есть в каждой квартире. И так же выступают из него две кнопки — включения и выключения.

Но при знакомстве с автоматом невольно задумываешься, не мешают ли его охранительные способности пуску холодного двигателя, когда стартер потребляет весьма значительный ток. В инструкции записано, что можно произвести три включения по 3—5 секунд с интервалом между ними 10—20 секунд.

Решили проверить, достаточно ли это. Начали с того, что у нашего ВАЗ—2101 измерили стартерный ток при —15° С (температура, достаточно типичная для зимней эксплуатации). Контрольный прибор показал 220 А. Затем на стенде в НИИавтоприборов при таком токе поочередно опробовали два товарных образца АЗА, которыми располагали. Оба «щелкнули» через десять секунд. Этим запасом времени можно обойтись при пуске исправных «Жигулей» в сочетании с правильными действиями водителя, но его наверняка не хватит, если водитель допустил оплошность, чуть «пересосал». Еще хуже будет обстоять дело на «Москвиче», где ток побольше, а пусковые качества похуже. А ведь какая досада, если в момент, когда мотор, кажется, вот-вот заработает, вдруг отключается «масса»...

Впрочем, у АЗА имеется возможность подрегулировки. На наших образцах контрольная точка находилась в положении «минимум», мы переставили ее на «максимум». Теперь при тех же условиях автоматы сработали через 17 секунд. Это, по-видимому, уже приемлемо в подавляющем большинстве случаев. И все же найдутся машины, особенно «пожилые», которым и этого времени при пуске на морозе не хватит, а запаса регулировки уже нет. Вероятно, разработчикам следует подумать о корректировке этого параметра. Понятно, что обеспечение работы стартера входит в противоречие с охранительной функцией автомата. Но какой-то резерв для улучшения характеристик прибора в условиях зимней эксплуатации наверняка найдется.

Плюсы: защищает батарею при коротком замыкании, компактно и аккуратно выполнен, приемлемая цена (4 руб. 40 коп.).

Минусы: если автомобиль эксплуатируется зимой, наверняка потребуется самостоятельная подрегулировка прибора для обеспечения надежного пуска, при этом возможны случаи, когда регулировочный запас будет недостаточен.

АВТОСЕРВИС В ПИСЬМАХ ЧИТАТЕЛЕЙ

ФАКТЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

В этом году мы уже опубликовали ряд материалов об автосервисе. Сотнями писем из всех республик, краев и областей откликнулись на них читатели. Они помогают нам точно оценить ситуацию, сложившуюся в системе автосервиса на местах. С их помощью мы предполагаем продолжить разговор на эту тему и постараемся, чтобы в нем приняли участие все заинтересованные стороны. А сегодня вашему вниманию предлагаются несколько писем. Их авторы в какой-то мере повторяют то, о чем уже говорилось в журнале, но главное, в них сформулированы конкретные и вполне реальные, на наш взгляд, предложения, позволяющие уже сейчас сделать работу автосервиса более отвечающей интересам миллионов автолюбителей.

В результате аварии моему автомобилю потребовался серьезный ремонт, и я вынужден был обратиться на саратовскую СТО объединения «Саратовоблавтотехобслуживание». Кузовные работы тянулись несколько недель — то одного нет, то другого. Потом много раз назначался день покраски, и каждый раз оказывалось, что нужной краски нет. Сделал эту работу в другой организации, после чего возвратил машину на СТО для сборки. Опять трехнедельное ожидание — нет обойщика. Наконец, после нескольких обращений к руководству, автомобиль собран.

Вроде бы, надо радоваться, но не тут-то было. Принимая машину, обнаружил массу брака и недоделок. А кроме того, похищены включатель аварийной сигнализации, полочка для вещей, уплотнители багажника, крышка топливного бака. Подменили на неработоспособные реле указателей поворота, датчик топливного бака, редуктор стеклоочистителя, крышку поплавковой камеры карбюратора. После неоднократных обращений к руководству СТО что-то заменили, что-то исправили, а что-то не сделано и до сих пор. У меня слов не хватает, чтобы описать, сколько нервов, времени и дополнительных средств все это мне стоило.

Сами понимаете, ничего, кроме ощущения горечи и обиды, не осталось от такой встречи с саратовским автосервисом. Невольно возникает вопрос, занимаются ли в этой службе воспитательной работой. Во всяком случае, по моему опыту этого не чувствуется. А надо бы! **Кроме того, для исправления положения необходимо разработать и ввести систему четкой и неотвратимой материальной ответственности автосервиса перед клиентом за сроки исполнения работ и за их качество.**

А. КРАСЮКОВ

г. Саратов

В июле—августе 1985 года я собрался перегнать автомобиль ВАЗ—21051 из села Донское Тульской области на Камчатку. Маршрут проходил через Воронеж, Ростов-на-Дону, Ставрополь, Элисту, Волгоград, Саратов, Тольятти, Куйбышев, Уфу, Челябинск, Курган, Петропавловск, Омск, Новосибирск, Красноярск, Улан-Удэ, Читу, Хабаровск, Владивосток. На всем этом пути я заезжал на СТО с одной только целью — сделать ТО-2 в полном объеме, и нигде мне это не удалось.

Кому-то из «заинтересованных лиц» может показаться, что я сгущаю краски: мол, не может быть, что проехал тысячи километров и везде отказ. И подтвердить, вроде, нечем, кроме ссылок на опыт других автомобилистов. Вот и подумал я: плохо, что мы общаемся с автосервисом, так сказать, односторонне — обезличенно. Надо бы, чтобы каждая работа была именной. В сервисной книжке должны фиксироваться не только предприятия автосервиса, где проводилось обслуживание, но и мастер, сделавший работу, и работник ОТК, принявший ее. Притом не только в гарантийный период, но и по желанию клиента всегда. Кроме того, если в заявке на сервисное обслуживание было отказано, то и это должно быть зафиксировано с указанием даты, причины и подписью должностного лица. Уверен, что это поднимет уровень ответственности приемщиков за каждый отказ, а мастеров за качество работ. Хотя бы потому, что с таким «автографом» в случае сомнений можно обратиться в более высокие инстанции.

В. НОЗДРАЧЕВ

Камчатская область,
г. Елизово

Совсем недавно в Симферополе пытался заменить тормозной цилиндр, а в Ильичевске сделать несложный ремонт. В столе заказов получил отказ. Зато с «черного хода» и в том и в другом случае все необходимое нашлось. Пришлось, конечно, положить «на лапу». А куда денешься — домой-то ехать надо.

Мне кажется, что без изменения самой системы обслуживания порядка на автосервисе не наведешь. Дело это, понятно, непростое. Однако есть у меня два предложения, суть которых совсем не сложна. **В первую очередь необходимо завести на каждой СТО и вывесить на виду у всех экран отсутствующих на данный день запасных частей. Если нельзя перечислить все, то во всяком случае те, которые наиболее часто спрашивают. Притом по деталям, число которых ограниченно, должно быть обозначено количество на начало дня и, вероятно, на середину. Список этот должен визировать кто-то из руководителей.**

Кроме того, у диспетчера должна быть специальная книга с пронумерованными страницами. Свою заявку клиент вписывает туда под порядковым номером, и в случае отказа приемщик указывает коротко причину и ставит свою подпись. После смены руководители станции всегда смогут проверить, на каком основании в том или ином случае клиентам было отказано в обслуживании. При таком порядке, уверен, недобросовестным работникам сложнее будет организовывать «стол отказов».

А. БАБЫК

г. Винница

В первых числах октября я обратился в автоцентр на Варшавском шоссе с просьбой заменить на моем автомобиле ВАЗ—2101 водяной насос. Приемщица согласилась принять заказ, но при условии, что одновременно проведут ТО. От этой ненужной мне услуги я отказался и на замену водяного насоса был записан только на 19 октября. Приехав в назначенный день рано утром и прождав, пока добрался до приемщика, несколько часов, узнал от него, что насосов нет. Оставил заполненную открытку с заявкой и через несколько недель получил приглашение прибыть на СТО 23 ноября.

В 8 часов утра 23 ноября мне выписали заявку на замену насоса. В 11 часов машину принял мастер-приемщик и отогнал ее на участок ремонта. В 16 часов я убедился, что к ремонту автомобиля еще не приступали. Прошло еще около трех часов, но к машине так никто и не подошел. Вскоре выяснилось, что заниматься ею в этот день уже не будут. Попросил мастера выписать водяной насос и отдать его мне, оплатив, естественно, и работу по его установке. В 19 часов 30 минут мне выдали водяной насос. Затем час с лишним ждал, пока вычислительная машина распечатает заказ-наряд, и более получаса искал мастера ОТК, который поставил на нем штамп. Около 21 часа я наконец заплатил в кассу деньги за полученные запчасти и работу, которая не делалась.

Дома подвел неутешительные итоги. Ради простой работы, цена которой не превышает 5 рублей, я вынужден был трижды приезжать на крупнейшее московское предприятие автосервиса и только в последний раз провел там 13,5 часа, так и не дождавшись установки насоса. Опыт общения с автосервисом дает основание думать, что для улучшения его работы не на словах, а на деле необходимы серьезные организационные меры. **В частности, считаю, что простые, нетрудоемкие работы, а также замена вышедших из строя деталей должны проводиться на отдельных участках мелкосрочного ремонта в присутствии клиента. Причем и оформление таких работ должно быть максимально упрощено и удобно для заказчика.**

Необходимо изменить и порядок приема заказов. На пропуске, который выписывается вместе с заказом-нарядом, должен стоять порядковый номер очередности приема в работу и, возможно, контрольное время исполнения работы. Пропуска закрепляются на лобовом стекле автомобиля, и мастер-приемщик принимает их в работу строго в соответствии с порядковым номером. Тогда клиент, находясь на ремонтном участке, может следить за тем, чтобы не попадали в работу вне очереди машины со стороны, как это было в моем случае. За нарушение установленного порядка должен быть строгий спрос с мастера.

Ю. КОТВИЦКИЙ

г. Москва

В мае 1985 года я купил «Ниву». В июле, когда на спидометре было 2000 километров, обратился на СТО города Сургута Тюменской области, чтобы сделать ТО-1. Сказали, что могут принять только 30 ноября. К этому времени у меня уже будет не меньше 10 000 километров. Поделился своей бедой с главным инженером. Он подтвердил, что в таком случае могу вообще не приезжать, так как гарантия будет утеряна. Спрашиваю: где же выход? Отвечает, что его это не касается. Итак, гарантию потерял, да и вообще от услуг СТО отказался, а стал делать все необходимые работы сам. Это сложно, и главным образом из-за того, что возникает потребность в запасных частях, а их купить, как вы правильно пишете, очень трудно. Приходится обращаться к «жучкам», которые на нас наживаются. Противно, но меня вынудил к этому местный автосервис.

Считаю, что надо найти пути решения этой проблемы, и в первую очередь **наладить правильное распределение запчастей, чтобы автомобилисты могли делать посильный ремонт своими руками. Для этого они должны иметь возможность купить необходимые запчасти. Хотя бы те, что не являются дефицитом. А так как основная часть деталей сейчас распределяется по предприятиям автосервиса, то пусть их и продают через магазины при СТО. Тогда у каждого будет выбор: в силах справиться с работой — покупай, что нужно, и делай сам. Не в силах — оформляй заявку на автосервис. И очереди на СТО сразу резко поубавятся.**

Правда, есть вероятность, что именно этого автосервису и не нужно — толпа жаждущих за воротами основа выполнения того пресловутого плана в рублях, о котором правильно в вашей статье сказано, что он не должен быть главным мерилом работы сервисной службы. Так надо же в конце концов решить эту проблему: автосервис — для плана или все же для нас, автолюбителей.

Н. ГОРНУШКИН

Тюменская область,
г. Сургут

У меня ВАЗ—21051, который я приобрел недавно. Машина на гарантии. И вот двигатель стал плохо тянуть. Обратился на СТО районного центра Варна. Там объяснили, что по гарантии не ремонтируют и надо ехать в Челябинск, за 320 километров. Написал туда письмо, получил приглашение, и в назначенный день 26 сентября 1985 года был утром на СТО Челябинска. Приемщик

на участке мелкосрочного ремонта вывесил машину на подъемнике, осмотрел и надолго ушел. К кому я ни обращался, все от меня отмахивались. Так прошел целый рабочий день, и мне сказали, что сегодня моей машиной заняться уже не смогут. Отправился домой. В дороге выяснилось, что пробита крышка трамблера. Зачистил трещины и кое-как доехал. На следующий день взял крышку у брата и поехал на СТО Варны. Это рядом — всего 17 километров. Обратился к приемщику. Он ответил: езжайте в Челябинск, там заменят по гарантии, а мы принимаем в ремонт только за деньг Решил сделать за деньги — не ехать же снова за 320 километров. Записали на 4 декабря, то есть через два месяца.

Наверное, не только жителям нашего поселка приходится даже по мелочам безуспешно ездить на гарантийное обслуживание за сотни километров или на СТО, которая рядом, делать эти работы за деньги. **Так может государственные организации автосервиса могли бы договориться между собой и СТО «Росавтотехобслуживания», расположенные в отдаленных районах, выполняли бы гарантийные работы, а потом САЦ ВАЗа производил бы с ними расчеты. Это решило бы проблему гарантийного ремонта для тысяч автолюбителей, живущих вдали от областных центров, где расположены сервисные предприятия ВАЗа.**

В. МИХАЙЛОВ

Челябинская область,
г. Новопокровка

Урай — город первой нефти в Тюменской области, расположен в 300 километрах от областного центра, притом через реки, болота и тайгу. У нас нет железной дороги. Для дальних путешествий мы пользуемся услугами Аэрофлота, а вот для местных поездок по делам и на отдых многие приобрели автомобили. Их немало в нашем небольшом, уютном городке, а специализированного магазина и, тем более, станции техобслуживания нет. И возникает у многих автолюбителей законный вопрос: где взять запасные части к машине? И, думаю, не одни мы в нашей большой стране находимся в таком незавидном, если не сказать, безвыходном положении.

Два года назад полетели у моего «Запорожца» сухари поворотного кулака. Оказался в то время в Тюмени, прихожу в магазин, спрашиваю об интересующих меня деталях. Продавец отвечает, что для «Запорожца» у них вообще практически ничего не бывает. Еду на СТО, там в магазине тоже ничего нет. Решился зайти к директору. Он пояснил, что запчасти продают только инвалидам и участникам войны, а я должен пригнать машину на станцию. Легко сказать «пригнать» — это же сотни километров по зимнику. А летом вообще не доберешься. И поехал я тогда в Омск. В магазинах там тоже ничего не оказалось. Разыскал станцию обслуживания. После нескольких посещений и долгих уговоров мне наконец выписали поворотный кулак в сборе. Конечно, взяли за его установку, да еще и за такую же деталь только для старого, 965-й модели «Запорожца». Это вроде как в нагрузку. Пользуясь случаем, на той же станции выписал и цилиндр сцепления, так как старый потек, а манжету найти — что иголку в стоге сена. Опять же заплатил за узел в сборе, за установку, да еще и за тормозную жидкость, которую в глаза не видел.

Непонятно, как додумались до такого «сервиса», что я должен за любыми деталями ехать из Урая в Омск за тысячу километров, да еще выпрашивать их, переплачивать ловкачам, которые греют руки на моих бедах. Дороже их цены я платить готов, но государственной организации, которая возьмет на себя труд доставить нам сюда необходимые запчасти (это могла бы быть и кооперативная торговля) или переслать их по почте. Без сомнения, десятки тысяч автолюбителей в отдаленных районах, где нет предприятий автосервиса, были бы благодарны за такую заботу о них.

Д. ФОМИЧЕВ

Тюменская область,
г. Урай

Карбюратор без секретов

Как бы хорошо и долго ни работал двигатель «Жигулей», наступает момент, когда затрудняется его пуск в холодном и горячем состоянии, ухудшается динамика автомобиля, гораздо чаще, чем раньше, приходится заливать в бак бензин. Одна из причин — неправильная работа карбюратора. Инженер А. КУЛИКОВ систематизировал рекомендации специалистов, опубликованные в журнале «За рулем» и других изданиях, свои наблюдения и опыт по уходу за топливной аппаратурой «Жигулей» и делится ими с автолюбителями.

Для разборки, сборки и регулировки карбюратора вполне пригодны инструменты из штатного набора автомобиля. Дополнительно понадобятся отвертка с жалом шириной 4 мм (для регулировочных винтов пускового устройства и ускорительного насоса), штангенциркуль с нониусом 0,1 мм и оправки, изготовленные по прилагаемым чертежам.

Основными частями карбюратора являются крышка, корпус и корпус дроссельных заслонок, содержащие узлы, нуждающиеся в регулировке, ремонте и проверке. Каждой части будет посвящена отдельная статья.

Начнем с крышки (рис. 1), которую для осмотра и приведения в порядок снимаем с карбюратора.

Перед тем как снять крышку с корпуса, вывертываем пробку **27** и извлекаем из колодца топливный фильтр **25**.

Отвернув винты, крепящие крышку **1** к корпусу карбюратора, и приподняв ее вместе с прокладкой **5**, стараясь не повредить последнюю, отсоединяем от трехплечего рычага телескопическую тягу **13** пускового устройства и отделяем крышку.

Оправкой (рис. 2) или стержнем диаметром 2—2,3 мм осторожно выталкиваем в сторону стойки с разрезом ось **8** (см. рис. 1), снимаем поплавок **7** вместе с игольчатым клапаном **22** и прокладку **5**. Вывертываем седло **24** клапана вместе с прокладкой **23**.

Отсоединяем от рычага **9** телескопическую тягу **13**. Отвернув винты, крепящие корпус **10** пускового устройства к крышке **1**, снимаем его вместе с уплотнительным кольцом **15** и тягой **14**. На этом разборка крышки закончена, и можно приступить к приведению в порядок узлов и деталей.

Промываем ацетоном и продуваем сжатым воздухом (понадобится шинный насос с наконечником) воздушный **6**, топливный **3** и эмульсионный **2** жиклеры эконостата (карбюраторы 2103-1107010-01 и 2106-1107010 эконостата не имеют), канал «а» пускового устройства, входной топливный штуцер **26** поплавковой камеры карбюратора, седло **24** игольчатого клапана. Топливный фильтр **25** промываем бензином.

Отвернув винты, крепящие крышку **11** к корпусу **10** пускового устройства, снимаем ее вместе с диафрагмой **18**. Все детали тщательно промываем чистым бензином. Проверяем целостность диафрагмы и надежность ее крепления на штоке **12**. Поврежденную диафрагму необходимо заменить вместе со штоком. Если чашечки, между которыми зажата диафрагма, имеют люфт, осторожно расклепываем крепящий их конец штока.

На уплотняющих поверхностях крышки **11** и корпуса **10** не должно быть забоин и заусенцев. Перед сборкой пускового устройства желательно притереть поверхности крышки и корпуса, между которыми зажимается диафрагма, а также соприкасающиеся поверхности корпуса **10** и крышки **1** карбюратора. Для доступа к этим поверхностям необходимо пассатижами извлечь из корпуса пускового устройства жиклер **16** и переходную втулку **17**. Чтобы не смять переходную втулку пассатижами, вставляем в нее металлический пруток или сверло подходящего диаметра.

Притирку проводим на притирочной плите с абразивной пастой или на любой ровной поверхности, например на толстом стекле, положив на него мелкозернистую наждачную бумагу. О качестве работы будет свидетельствовать появление сплошного следа на всей уплотняющей поверхности.

В некоторых карбюраторах 2105-1107010, 2107-1107010 и его модификациях переходной втулки **17** нет. Ее функции возложены на измененный для этого жиклер **16**. В таких приборах поверхность корпуса пускового устройства, которой он соприкасается с крышкой карбюратора, притирать нельзя, так как на ней имеется поясок для уплотнительного кольца **15**.

После притирки все детали тщательно промываем в бензине, продуваем сжатым воздухом каналы в крышке и корпусе, ставим на место жиклер **16** и переходную втулку **17** и собираем пусковое устройство. При сборке необходимо обратить внимание на то, чтобы диафрагма **18** зажималась между крышкой и корпусом без складок.

Проверяем собранное пусковое устройство на герметичность следующим образом. Отвернув пробку **20**, вывертываем регулировочный винт **19** так, чтобы зазор между ним и плотно завернутой пробкой **20** был около 0,5 мм, что требуется только для увеличения хода штока **12** при проверке. Необходимый зазор устанавливаем, замеряя штангенциркулем длину резьбовой части пробки **20** и расстояние от торца крышки **11** до торца регулировочного винта **19**.

Утапливаем до упора шток **12** и, плотно закрыв пальцем отверстие жиклера **16**, отпускаем шток. Если пусковое устройство герметично, шток под действием пружины сначала выйдет из корпуса пускового устройства на 3—4 мм, а затем останется неподвижным или будет медленно возвращаться в исходное положение. Если возвращение происходит быстро, необходимо найти и ликвидировать место подсоса воздуха.

Поставив на место уплотнительное кольцо **15**, прикрепляем собранное пусковое устройство к крышке карбюратора и тягой **14** соединяем шток **12** с рычагом **9**. Еще раз, прежним способом, только закрыв плотно пальцем отверстие «а» канала в крышке **1** карбюратора, проверяем герметичность пускового устройства и легкость вращения воздушной заслонки **4**.

При установке на место топливного фильтра **25** и пробки **27** обращаем внимание на то, чтобы фильтр не был деформирован и на его посадочной поверхности не оказалось заусенцев. Смятый и неплотно сидящий на выступе в крышке фильтр не сможет выполнять своих функций.

Уровень топлива в поплавковой камере зависит от состояния седла **24** и игольчатого клапана **22**. Клапан должен свободно перемещаться в седле, поэтому надо следить, чтобы внутренняя цилиндрическая поверхность седла была без царапин и заусенцев. Если они есть, их необходимо удалить мелкой наждачной бумагой. Шарик **21** демпфера в игольчатом клапане должен перемещаться свободно, не зависая. На рабочем конусе клапана недопустима большая выработка, так же как и заусенцы на его направляющих ребрах. Приведя в порядок, ставим на место седло **24** с прокладкой **23** и надежно затягиваем его.

КЛУБ «АВТОЛЮБИТЕЛЬ»

Сильно расплющенную прокладку заменяем новой. Ее можно сделать из мягкой меди или мягкого алюминия.

Обязательно проверяем состояние поплавка 7. Он должен быть герметичным, без повреждений и искажений формы. На язычке 7в поплавка, по которому скользит шарик, недопустимы заусенцы и забоины, так что если они есть, аккуратно удаляем их. Вес поплавка должен быть в пределах 11—13 г.

Герметичность поплавка можно проверить погружением его в воду с температурой не ниже +80° С и не менее чем на полминуты. Нарушение герметичности проявится пузырьками воздуха, выходящими из нагревающегося поплавка. Худой поплавок надо запаять, предварительно удалив (выпарив) из него бензин. После пайки вновь проверяем герметичность и вес. Лишний вес убираем только за счет припоя, не нарушая герметичности поплавка.

Следующий этап сборки крышки — установка на место прокладки 5, поплавка 7 с игольчатым клапаном 22. Прокладка, безусловно, должна быть без каких-либо повреждений. В крайнем случае расслоившуюся прокладку можно склеить бензостойким клеем. Если ось 8 легко перемещается в отверстиях стоек на крышке 1, пассатижами немного обжимаем стойку с разрезом, уменьшая тем самым отверстие.

Собрав узел, проверяем герметичность игольчатого клапана. Для этого поворачиваем крышку поплавком вверх, через входной топливный штуцер 26 вбираем ртом в себя воздух и закрываем отверстие на штуцере языком. Если в течение 8—10 секунд язык «не отклеится», игольчатый клапан герметичен. В противном случае рабочий конус клапана придется притереть к седлу с абразивной пастой. При большом износе конуса иногда удается восстановить герметичность клапана следующим образом. Снимаем оттяжную вилку 28 и через оправку (рис. 3), опирающуюся на торцы ребер клапана, наносим несколько легких ударов молотком. Ни в коем случае нельзя стучать по шарику 21 (см. рис. 1) демпфера, иначе игольчатый клапан будет окончательно испорчен. После такой процедуры седло и конус плотно соединяются при контакте.

Если ни одним из указанных способов не удается восстановить герметичность клапана, его заменяют вместе с седлом.

При сборке проверяем параллельность образующей линии поплавка 7 крышке 1, легкость вращения поплавка на оси 8 и легкость перемещения игольчатого клапана 22 в седле 24. Параллельность проверяем при помощи штангенциркуля, замеряя с двух сторон поплавка расстояние от него до крышки, а добиваемся ее подгибанием кронштейна 7б.

Собрав узел, регулируем положение поплавка относительно крышки карбюратора, чтобы обеспечить необходимый уровень топлива в поплавковой камере.

При герметичном поплавке допустимого веса и надежном игольчатом клапане должный уровень топлива обеспечивается зазором между поплавком 7 и прокладкой 5, плотно прижатой к крышке 1. Рекомендованный заводом зазор для карбюраторов: 2101-1107010-03, 2101-1107010-11, 2101-1107010-20, 2103-1107010-01, 2105-1107010, 2105-1107010-10, 2105-1107010-20, 2106-1107010, 2107-1107010 и 2107-1107010-20 равен 6,5 ± 0,25 мм, а для 2101-1107010, 2101-1107010-02 и 2103-1107010 он составляет 7,5 ± 0,25 мм.

Проверяем зазор при вертикальном положении крышки, когда она направлена штуцером 26 вверх. Контрольным инструментом может служить калибр (цилиндрический пруток длиной 90 мм и диаметром 6,5 или 7,5 мм), помещаемый поочередно между крышкой и обеими сторонами поплавка. Язычок 7в поплавка должен быть перпендикулярен оси игольчатого клапана 22 и слегка касаться шарика 21 демпфера, не утапливая его. При необходимости регулируем зазор подгибанием язычка. Эта регулировка нуждается в особой тщательности, так как от уровня топлива в поплавковой камере существенно зависит работа двигателя на всех режимах.

Ход поплавка у всех моделей карбюраторов одинаков и равен 8 ± 0,25 мм. Проверить его так же легко при помощи калибра (цилиндрический пруток длиной 100 мм и диаметром 14,5 мм для карбюраторов с зазором между поплавком и крышкой 6,5 мм и 15,5 мм — для карбюраторов, где зазор 7,5 мм). Калибр помещаем между поплавком и крышкой с прокладкой. Ход поплавка регулируем подгибанием упора 7г.

Здесь не случайно уделено столько места поплавковому механизму. Важно помнить, что уменьшенный зазор между поплавком и крышкой, увеличенный вес поплавка, заедание его на оси, негерметичность и заедание игольчатого клапана в седле, зависание шарика демпфера в клапане обязательно приводят к увеличению уровня топлива в поплавковой камере, что, в свою очередь, влечет работу двигателя на обогащенной смеси и перерасход топлива. И наоборот, увеличенный зазор между поплавком и крышкой, уменьшенный вес и недостаточный ход поплавка с той же закономерностью приводят к понижению уровня топлива в камере и к перебоям в работе двигателя. Увеличенный ход поплавка может повлечь заедание игольчатого клапана из-за перекоса в седле.

Последний узел, с которым придется поработать, прежде чем собрать крышку, — телескопическая тяга 13. Промываем ее чистым бензином, после чего она должна работать четко, без заеданий. Иначе пусковое устройство не будет нормально выполнять свои функции. Причиной заедания корпуса тяги в кожухе может быть искривление ее оси. Ось надо подправить, а затем разработать тягу до полной ликвидации заедания. Смазывать тягу ничем не надо, чтобы не было заеданий из-за скопления в ней пыли. Чистую и исправную тягу соединяем с рычагом 9 на оси воздушной заслонки 4.

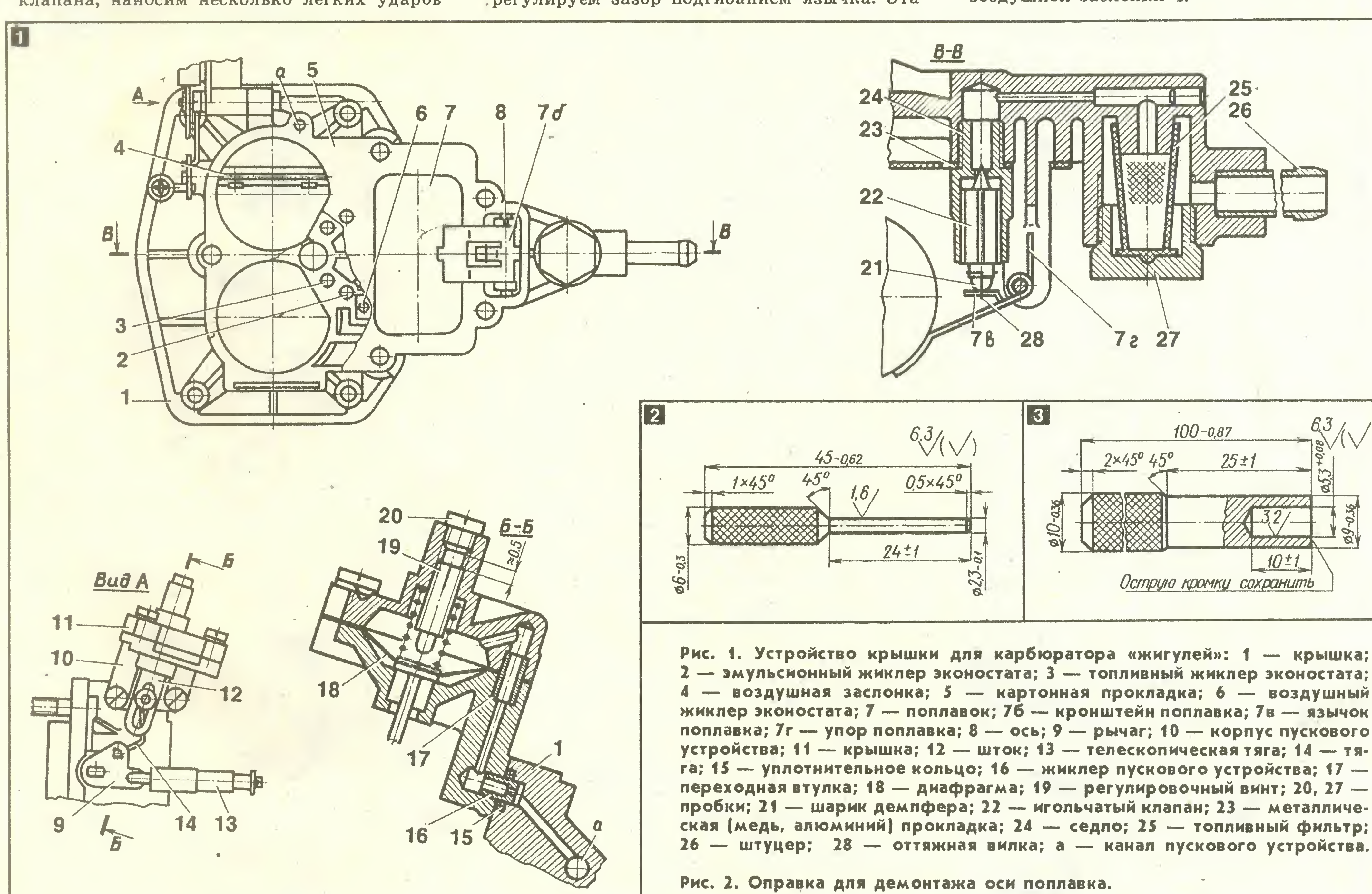
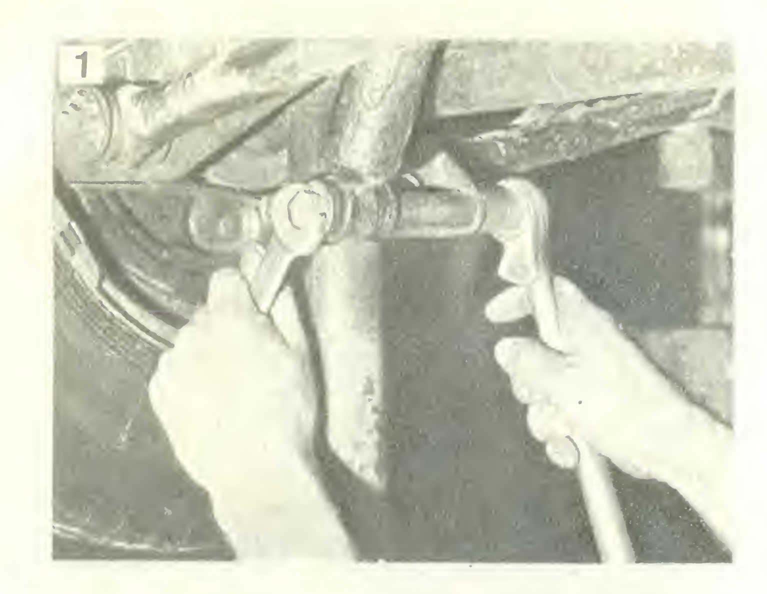
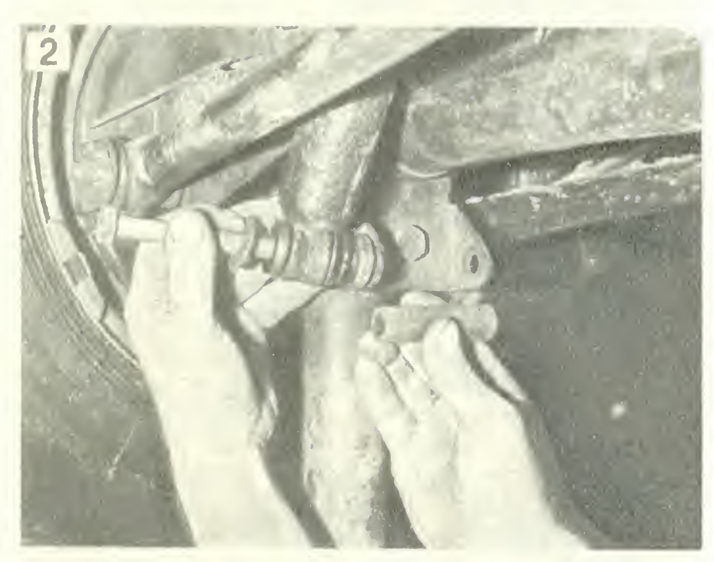


Рис. 1. Устройство крышки для карбюратора «жигулей»: 1 — крышка; 2 — эмульсионный жиклер эконостата; 3 — топливный жиклер эконостата; 4 — воздушная заслонка; 5 — картонная прокладка; 6 — воздушный жиклер эконостата; 7 — поплавок; 7б — кронштейн поплавка; 7в — язычок поплавка; 7г — упор поплавка; 8 — ось; 9 — рычаг; 10 — корпус пускового устройства; 11 — крышка; 12 — шток; 13 — телескопическая тяга; 14 — тяга; 15 — уплотнительное кольцо; 16 — жиклер пускового устройства; 17 — переходная втулка; 18 — диафрагма; 19 — регулировочный винт; 20, 27 — пробки; 21 — шарик демпфера; 22 — игольчатый клапан; 23 — металлическая (медь, алюминий) прокладка; 24 — седло; 25 — топливный фильтр; 26 — штуцер; 28 — оттяжная вилка; а — канал пускового устройства.

Рис. 2. Оправка для демонтажа оси поплавка.

Рис. 3. Оправка для осадки конуса игольчатого клапана и седла.











СВОИМИ СИЛАМИ

ЗАМЕНЯЕМ ЗАДНИЙ АМОРТИЗАТОР

Средний прогнозируемый пробег до отказа, то есть до необходимости демонтажа и ремонта заднего амортизатора на «жигулях», равен 35—50 тысячам километров. На одной машине это произойдет раньше, на другой — позже. Многое здесь зависит от дорог, на которых эксплуатируется автомобиль. Примерно столько же (30—40 тысяч километров) служат резиновые втулки в проушинах крепления амортизаторов. Втулки входят в комплект новых амортизаторов, и заменяют их, как правило, вместе.

Порядок замены таков. Автомобиль ставят на подъемник или эстакаду. Если пользуются подъемником, подставляют под кронштейн демонтируемого амортизатора упор, на который опускают машину, чтобы немного сжать подвеску. Двумя ключами «на 19» (удобнее торцовой головкой с «трещоткой» и рожковым, как показано на фото 1) отворачиваем самоконтрящуюся гайку крепления нижнего конца амортизатора. Придерживая распорную втулку, вставленную между щеками кронштейна, вытаскиваем болт (фото 2). Между резиновой втулкой и задней щекой кронштейна есть шайба, которую снимаем с болта, прежде чем извлечем его из проушины амортизатора. Резиновые втулки, как правило, легко выходят из проушины (фото 3), а стальную втулку, которая остается в одной из резиновых, вытаскиваем позже и очищаем от коррозии и налипших частичек резины.

Торцовой головкой «на 19» (фото 4) отворачиваем гайку верхнего крепления амортизатора и снимаем его (фото 5) с болта, приваренного к кузову. Отверткой сдвигаем и снимаем (фото 6) изношенную резиновую втулку с распорной втулки (она обычно «прикипает» к болту, и разъединять их нет смысла).

В обратном порядке ставим на место новые детали: резиновую втулку, на нее — проушину амортизатора, вторую втулку и шайбу (фото 7) проточенной на конус стороной вовнутрь. Навинчиваем на болт гайку, но не затягиваем ее окончательно, пока не поставим нижний конец амортизатора.

Вставляем в нижнюю проушину резиновые втулки и в них — стальную распорную (фото 8). Болт с тонкой шайбой под головкой вставляем во втулку (фото 9) и надеваем на него толстую шайбу. Обе шайбы сторонами, проточенными на конус, должны быть направлены к резиновым втулкам. Удерживая между щеками кронштейна распорную втулку, пропускаем через них (фото 10) болт, крепящий нижний конец амортизатора, и навинчиваем на него гайку. Поочередно затягиваем обе — верхнюю и нижнюю гайки с моментом 6 кгс· м. Для справки сообщаем, что минимально допустимый момент затяжки этих гаек 3,9 кгс· м, максимальный — 6,3 кгс· м.

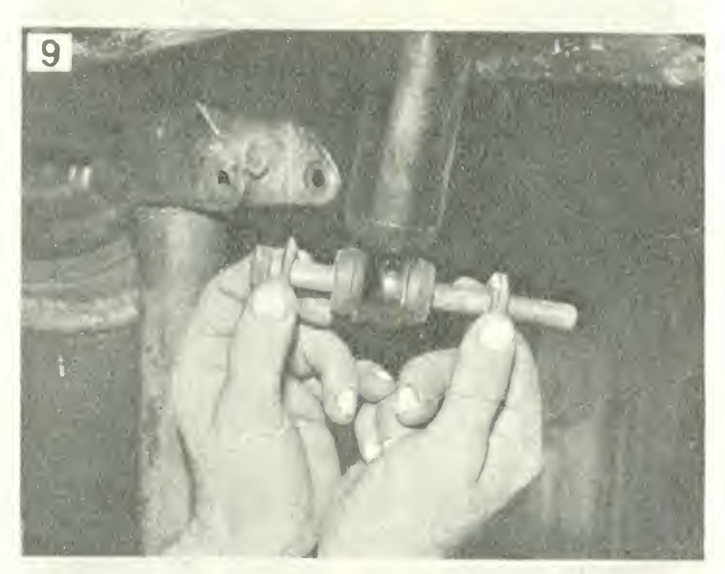
Для правильной затяжки резиновых втулок, исключающей их неравномерную нагрузку и повреждение, выставляем балку заднего моста так, чтобы расстояние между ней и лонжероном кузова было 125 мм. Точка отсчета на лонжероне расположена вперед на 100 мм от вертикальной линии, проходящей между кронштейном поперечной тяги на балке и лонжероном.

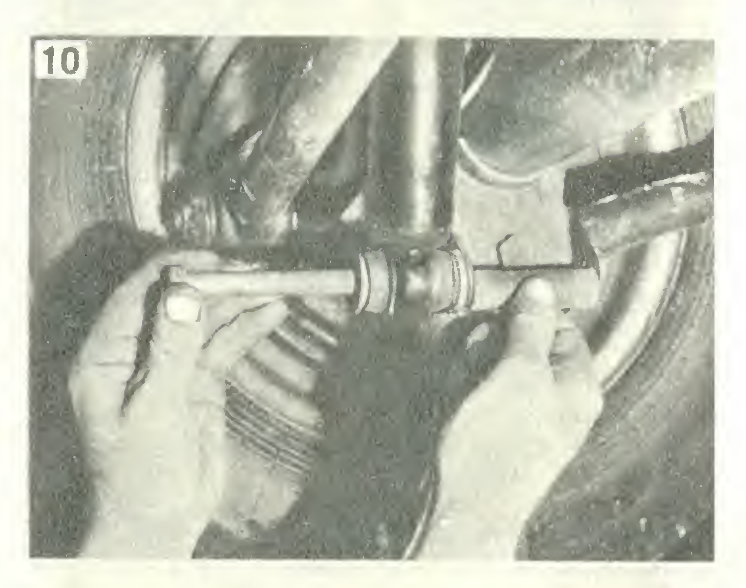
Редакция благодарит специалиста «Мосавтотехобслуживания» Ш. Айсина за помощь при подготовке этого материала.











АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

В спортивной жизни бывают события, не очень бросающиеся в глаза, но имеющие непреходящее значение для развития того или иного вида спорта. Именно к такого рода событиям следует отнести выпуск Издательством ДОСААФ СССР двух книг под названием «Автомобильный спорт» (части первая и вторая)*, принадлежащих перу известного специалиста в этой области, спортсмена и тренера, кандидата педагогических наук Э. Сингуринди.

Чтобы правильно определить ценность этих книг для нашего автомобильного спорта, надо хорошо представлять себе его значение, его задачи в нынешнее время, когда автомобилизация достигла у нас невиданных масштабов, затронула практически все сферы жизни и вовлекла в свою орбиту миллионы людей.

Начиная с первых гонок, которые состоялись вскоре после появления на свет автомобиля, автоспорт всегда был неотъемлемой, органической частью того большого явления, которое назвали автомобилизацией. Поэтому популярность и распространенность автоспорта надо оценивать не столько по интересу, проявляемому к нему как к зрелищу, сколько по воздействию, оказываемому на огромные массы людей, связанных с автомобилем в производственной и личной жизни. В нынешних условиях ускоренного экономического и социального развития страны это приобретает особый смысл, особое значение. Сегодня водительское умение, знание техники, находчивость, дисциплинированность и другие необходимые для человека за рулем качества играют немалую роль в решении таких государственно важных задач, как транспортное обеспечение народного хозяйства, как удовлетворение нужд армии в квалифицированных водительских кадрах с учетом современного уровня моторизации войск, как снижение отрицательного воздействия роста автомобильного парка на окружающую среду, на уровень дорожно-транспортных происшествий, уносящих тысячи жизней и значительные материальные ценности.

Если исходить из возможностей автоспорта в формировании водителей высшей квалификации, обладающих суммой названных выше качеств, то нетрудно представить себе, сколь велики его прикладное значение, его социальная роль. Но, разумеется, автомобильный спорт может реализовать себя в широком плане только при наличии необходимых условий. И к этому имеет непосредственное отношение выход книги «Автомобильный спорт».

Оборонное общество — ДОСААФ СССР, на которое возложено развитие в стране технических и военно-прикладных видов спорта, серьезное внимание уделяет автоспорту, вкладывает в него немалые средства. Эта работа начинается в секциях первичных организаций ДОСААФ и кончается подготовкой сборных команд страны, защищающих честь нашего спортивного флага на международных соревнованиях.

Не станем касаться здесь достигнутых в этом важном деле успехов, которыми нужно гордиться и без которых, прямо скажем, было бы невозможно появление рассматриваемого здесь двухтомного издания «Автомобильный спорт», обобщившего с научных и методических позиций накопленный опыт. Отметим другое: среди нерешенных вопросов в комплексе проблем, связанных с организацией автоспорта на разных уровнях, значится и подготовка квалифицированных тренерско-преподавательских кадров. Правда, в последние годы появилась специализация «Автомотоспорт» в Центральном и Омском институтах физической культуры, в Московском автомобильно-дорожном институте. Но оба эти направления в подготовке специалистов с высшим образованием на сегодня всего лишь вынужденный компромисс: в первом случае выпускники получают в полном объеме педагогические знания без достаточно глубоких технических, во втором, наоборот, отсутствует необходимая тренеру педагогическая подготовка.

Положение осложняется еще тем, что, кроме отдельных методических разработок ГЦОЛИФКа и нескольких других вузов, для студентов, равно как и для слушателей курсов повышения квалификации тренеров, организуемых ЦК ДОСААФ СССР, нет учебников, нет систематизированных пособий. Иными словами, нет полноценного теоретического и методического обеспечения процесса обучения, что предопределяет его малую эффективность. Две книги «Автомобильный спорт», изданные в качестве учебника по этой спортивной специальности, восполняют существенный пробел в организационно-педагогической структуре обучения специалистов для автоспорта. Они впервые дают систематизированный курс изложения педагогической системы подготовки автоспортсменов (первая книга) и организационных основ самого автоспорта (вторая книга). Но этим далеко не исчерпывается значение, можно сказать, основополагающего в данной области труда.

Вышедшее издание выполнено по схеме учебников для видов спорта олимпийской программы, но по существу это монография, в которой весь представленный материал — результат исследования, результат обобщения теоретических положений и практических разработок на основе спортивного, тренерского и организаторского опыта автора. А опыт этот внушителен. Э. Сингуринди — двукратный чемпион СССР по авторалли, на протяжении многих лет был членом сборной команды страны, участником крупных международных состязаний. Затем он тренер сборной СССР, организатор факультативной подготовки автоспортсменов и тренеров в техническом вузе, автор ряда книг и научно-методических статей по широкому кругу вопросов, связанных с теорией и практикой подготовки гонщиков и техники к соревнованиям.

Основу любого вида спорта составляет специфическая соревновательная деятельность. Технические виды, в том числе автоспорт, принципиально отличаются от традиционных и народных наличием сложных форм деятельности спортсмена в системе «оператор—машина», причем в условиях, близких к экстремальным, резко повышающим нагрузки на центральную нервную систему.

На основе этих и других выведенных автором основных теоретических предпосылок в учебнике анализируется деятельность спортсменов, обосновываются ключевые направления их подготовки в автомобильном спорте — физическая, спортивно-техническая, инженерно-техническая, психологическая и тактическая.

В книге мы находим общие методические принципы и указания по составлению скоростной стенограммы в автомобильном ралли, по вождению автомобиля в различных дорожных условиях, методы общей и специальной психологической подготовки, другой обширный материал.

Знакомясь с книгами «Автомобильный спорт», обращаешь внимание на оригинальность многих положений, рассматриваемых и решаемых автором.

Существующая в настоящее время система оценки спортивного мастерства (по званиям или разрядам) весьма приблизительна. Предложенный автором метод относительных коэффициентов позволяет определять уровень спортивного мастерства гонщиков независимо от технических возможностей автомобиля. Главным достоинством этого метода является возможность достаточно достоверно прогнозировать реальные результаты спортсменов на предстоящих соревнованиях. А начальный отбор по предложенным автором психофизиологическим критериям позволяет более эффективно строить весь учебно-тренировочный процесс в автомобильном спорте, распределять спортивную технику.

Внимание специалистов привлекут программы обучения спортсменов, разработанные с учетом варьирования их почасового распределения в зависимости от контингента обучаемых и наличия материально-технических условий. Следует отметить, что программа обучения в простейших видах автомобильного спорта (автомногоборья) практически полностью входит как начальная ступень в программу для более сложных видов — кросса, кольцевых гонок, ралли, что сохраняет общий дидактический принцип от простого к сложному.

Выше уже говорилось о том, что рассматриваемое издание выходит за рамки учебника и представляет широкий интерес для всех, кто связан с автомобильным спортом. Примером тому может служить глава, посвященная организации и методике судейства соревнований по основным видам автоспорта, которая свидетельствует о широких познаниях автора в этой области. Несомненно, она привлечет внимание наших судей, тренеров, спортсменов.

Еще больший круг читателей, включающий рядовых автомобилистов — профессионалов и любителей, привлечет раздел книги, посвященный автомобильной технике. Он содержит обобщенный материал, раскрывающий конструктивные особенности основных типов спортивных и гоночных автомобилей.

В самом начале речь уже шла о связи автомобильного спорта с процессом автомобилизации. Эта проблема нашла отражение и в труде Э. Сингуринди, рассматривающего развитие автомобильного спорта во взаимосвязи с экономическими и социальными факторами.

Если оценивать вышедшую работу в целом, то прежде всего следует выделить созданное автором новое направление в теории и методике физического воспитания и спортивной тренировки применительно к техническому виду спорта. В данном направлении тесно увязаны основные положения виднейших советских теоретиков спорта и теоретические основы спортивной тренировки в автомобильном спорте с учетом его специфических особенностей. В этом теоретическая значимость работы Э. Сингуринди. Вместе с тем она дает ценный материал по всему комплексу вопросов, относящихся к автоспорту, для широкого круга читателей: спортсменов, тренеров, судей, организаторов соревнований. И в этом ее практическая ценность. Подобных работ у нас еще не было, и нет сомнения в том, что она хорошо послужит советскому автомобильному спорту.

В. АГЕЕВЕЦ,
ректор Ленинградского государственного ордена Ленина и ордена Красного Знамени института физической культуры имени Лесгафта, профессор

* Э. Г. Сингуринди. Автомобильный спорт. М., Изд-во ДОСААФ СССР. Часть 1, 1982, 304 с. Часть II, 1986, 384 с.

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

Ответы на задачи, помещенные на стр. 21.

Правильные ответы — 1, 5, 7, 10, 12, 14, 16, 19.

I. Правила, определяя обгон как опережение одного или нескольких транспортных средств сразу, не связывают это с тем, выполняется обгон на своей стороне проезжей части или с выездом на полосу встречного движения (там, где это разрешено разметкой). Главное, чтобы эта полоса была свободна на достаточном расстоянии (пункты 1.8 и 12.1).

II. Здесь нет перекрестка. Троллейбус выезжает с прилегающей к дороге площадки для разворота, а потому его водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по дороге (пункт 11.1).

III. Водитель автомобиля Б может поворачивать вместе с мотоциклистом, так как не создает ему помех для движения в намеченном направлении. Водитель автобуса, хоть и поворачивает налево, пользуется преимуществом перед водителем автомобиля А, так как находится на главной дороге (пункты 1.8 и 15.1).

IV. Если временный знак на переносной стойке имеет иное значение, чем стационарный, водители обязаны руководствоваться временным (пункт 4.7.4).

V. Если знак «Остановка запрещена» применен совместно с разметкой 1.4, то зона запрещения остановки определяется протяженностью линии разметки. Стало быть, ни к одному из водителей в показанной ситуации этот знак уже не относится (пункт 4.3.4).

VI. Для пропуска приближающегося поезда водители обязаны остановиться не ближе 5 метров до светофора. Ни тот, ни другой водитель уже не в состоянии это сделать и даже остановиться перед железнодорожными путями: светофоры стоят в 6—10 метрах от них, а остановочный путь при скорости 40 км/ч примерно 20 метров (пункт 17.3).

VII. При движении задним ходом водитель должен лишь не создавать помех другим водителям, а также пешеходам. Иных ограничений для этого маневра нет, в том числе и на дорогах с односторонним движением (пункт 11.8).

VIII. Приближаясь к нерегулируемому пешеходному переходу, на котором находятся люди, водитель обязан останавливаться тогда, когда в противном случае пешеходам может быть создана помеха или опасность. В нашем примере такой необходимости нет (пункт 16.1).

НОВЫЕ КНИГИ ИЗДАТЕЛЬСТВА ДОСААФ СССР

Демченко Б. Ф. Советы мотоциклистам. 1985. 96 с., ил. — 35 к., тир. 200 тыс. экз.

В книге освещается эксплуатация мотоциклов и мотороллеров. Даются предложения по усовершенствованию ряда узлов двигателя, электрооборудования, коробок передач и др. Приводятся некоторые особенности регулировочных работ, а также сведения о взаимозаменяемости ряда узлов и деталей разных моделей мотоциклов. При этом использованы предложения мотоциклистов, полученные редакцией журнала «За рулем».

На первой странице обложки — фото Р. Дика (ТАСС), А. Смирнова, В. Житникова и В. Панярского

Сдано в производство 28.2.1986 г. Подписано к печати 28.03.1986 г. Г-93807. Формат 60×90 1/8. Усл. печ. л. 4. Тираж 4 300 000 экз.
Заказ 201. Цена 1 руб. Адрес редакции: 103045, Москва, К-45, ул. Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-23-82, 207-16-30.

Издательство ДОСААФ СССР, Москва. 3-я типография Воениздата.

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

МУФТА ИЗ ПОКРЫШКИ

На мотоцикле **«Днепр» МТ10—36** в дальнем путешествии разрушилась упругая (резиновая) муфта карданной передачи. Приобрести новую не удалось, поэтому пришлось сделать ее подручными средствами.

Из боковины старой покрышки от тяжелого грузовика (их достаточно вдоль дорог) вырезали круглую заготовку для муфты. По снятому ведомому диску упругого кардана разметили и вырезали в ней центральное и четыре других отверстия. Запрессовав в муфту втулку, оставшуюся от старой детали, и насадив ее на пальцы ведомого и ведущего дисков, собрали узел.

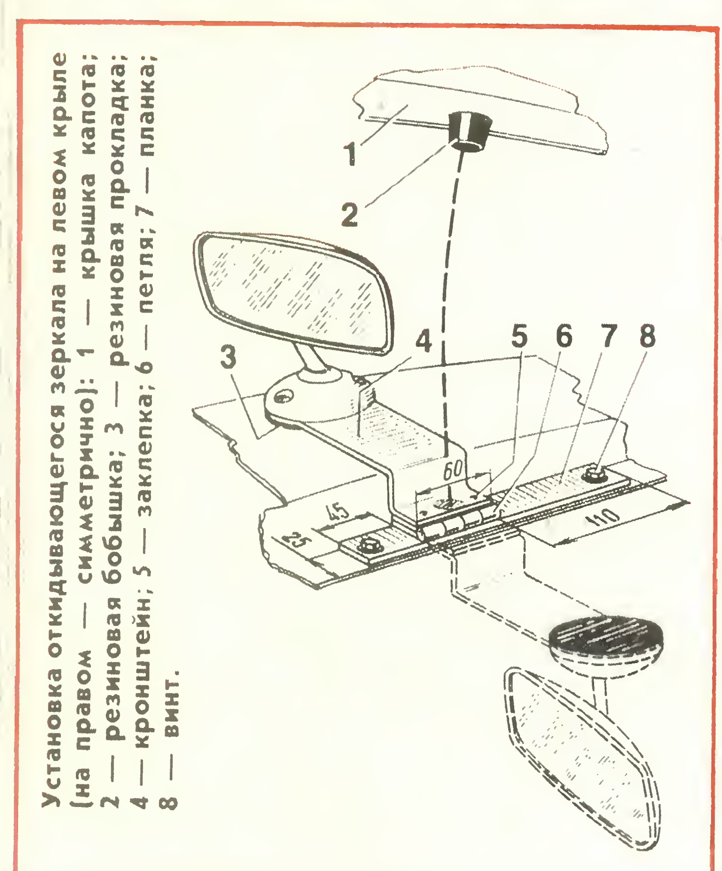
Пустили двигатель стоящего на центральной подставке мотоцикла, включили заднюю передачу и драчевым напильником, как на токарном станке, обработали резиновую муфту снаружи, придав ей правильную форму, чтобы избежать вибраций при движении мотоцикла.

Такая муфта прослужила около двух тысяч километров, пока ее не заменили новой.

В. ШВЕЦ

**Калужская область,
п. Протва**

УБИРАЮЩИЕСЯ ЗЕРКАЛА



Установка откидывающегося зеркала на левом крыле (на правом — симметрично): 1 — крышка капота; 2 — резиновая бобышка; 3 — резиновая прокладка; 4 — кронштейн; 5 — заклепка; 6 — петля; 7 — планка; 8 — винт.

На **«Москвиче»** я установил наружные зеркала, как показано на рисунке. На время стоянки их можно легко и быстро убрать под капот. Готовая петля **6** приклепана к кронштейну **4**, на котором установлено зеркало, и планке **7**, закрепленной штатными винтами **8** на полке крыла. Толщина дюралевого листа этих деталей — 3 мм.

Чтобы кронштейн не повреждал краску, снизу к нему приклеил тонкую резину, а от вибрации на ходу зеркало предохраняет резиновая бобышка **2**, приклеенная к крышке капота. Планки удобнее устанавливать под второй и третий винты крепления крыла, считая спереди.

А. ЖАНТИЕВ

**Северо-Осетинская АССР,
г. Орджоникидзе**

УЗЕЛ В РОЛИ БЛОКА

Застрявший в яме груженый **легковой автомобиль** мне удалось вытащить, применив морской способ обтягивания снастей.

Трос привязал к буксирной проушине автомобиля, а свободный конец обнес вокруг забитой в землю трубы и завязал фургонным («кучерским») узлом, как показано на рис. 1.

Если теперь тянуть за свободный конец троса, к автомобилю будет приложено почти удвоенное усилие, как с простейшим полиспастом. Поскольку оно зависит от трения в узле и на опоре, трос лучше использовать гладкий, причем, если потребуется, можно смазать его мылом.

При недостаточном усилии для вытаскивания машины трос еще раз обнесите вокруг опоры и завяжите еще такой же узел, как показано на рис. 2. В этом случае получим выигрыш в силе в четыре раза (если не учитывать трение), но соответственно проигрывая в расстоянии (то есть, выбирая трос на 1 м, продвигаем машину на 0,25 м).

Б. КУЗЬМИН

**Калининградская область,
г. Советск**

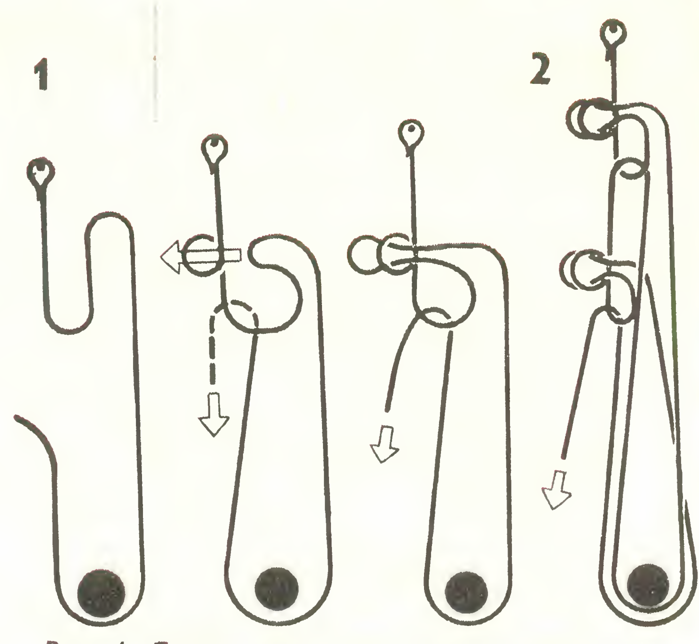


Рис. 1. Схема вязки фургонного узла.

Рис. 2. Двойной фургонный узел.

ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ «МАССЫ» ПОД КОНТРОЛЕМ

Устройства для отключения аккумуляторной батареи от бортовой сети **автомобиля** на стоянке стали популярны у автолюбителей. Промышленность выпускает механические выключатели и электромагнитные с дистанционным управлением. Однако оба типа устройств не имеют какой-либо сигнализации об их включении. В первом случае, при невнимательности водителя, система электрооборудования не обесточивается, и это лишает смысла установку выключателя. Во втором — положение усугубляется тем, что катушка управления выключателем остается под напряжением и за несколько суток стоянки может разрядить батарею. Поэтому вместе с выключателем «массы» я считаю целесообразным сделать сигнализацию его срабатывания, которая напоминала бы водителю о необходимости отключить батарею.

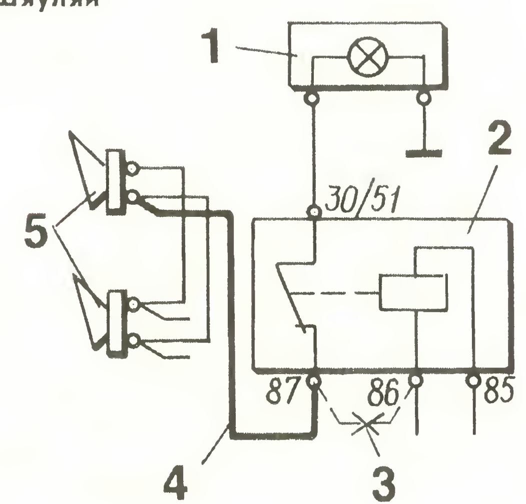
На «Жигулях» для этой цели я использовал контрольную лампу заряда аккумулятора. Схему ее подключения несколько изменил, как показано на рисунке.

С клеммы «87» реле контрольной лампы заряда РС702 снял оранжевый провод и заизолировал его свободный конец. Освободившуюся клемму «87» на реле проводом такого же сечения (не менее 1 мм²) соединил с клеммой правого звукового сигнала, куда подходит красный провод (это на автомобилях ВАЗ—2101, «21011» и «2102», а на моделях «2103» и «2106» клемму «87» реле контрольной лампы заряда следует соединять с клеммой «1» реле включения звуковых сигналов РС528, куда также подходит красный провод).

После такой переделки независимо от положения ключа в замке зажигания контрольная лампа загорается сразу же после включения «массы» и горит, если водитель, выключив зажигание, оставляет выключатель «массы» в рабочем положении. Прежнее назначение лампы сохраняется полностью, так как она гаснет после пуска двигателя и загорается при его работе лишь в случае неисправности в цепи заряда аккумулятора.

А. ШИМАС

г. Шяуляй



Изменение в электросхеме ВАЗ—2101 для контроля за положением выключателя «массы»: 1 — контрольная лампа; 2 — реле контрольной лампы заряда аккумулятора; 3 — прерываемая цепь; 4 — вновь проложенная цепь; 5 — звуковой сигнал.

РЕМОНТ БЕНЗОНАСОСА

Восстановленный клапан бензонасоса «Жигулей»: 1 — седло; 2 — клапан; 3 — пружина; 4 — стойка; 5 — стальная трубка.

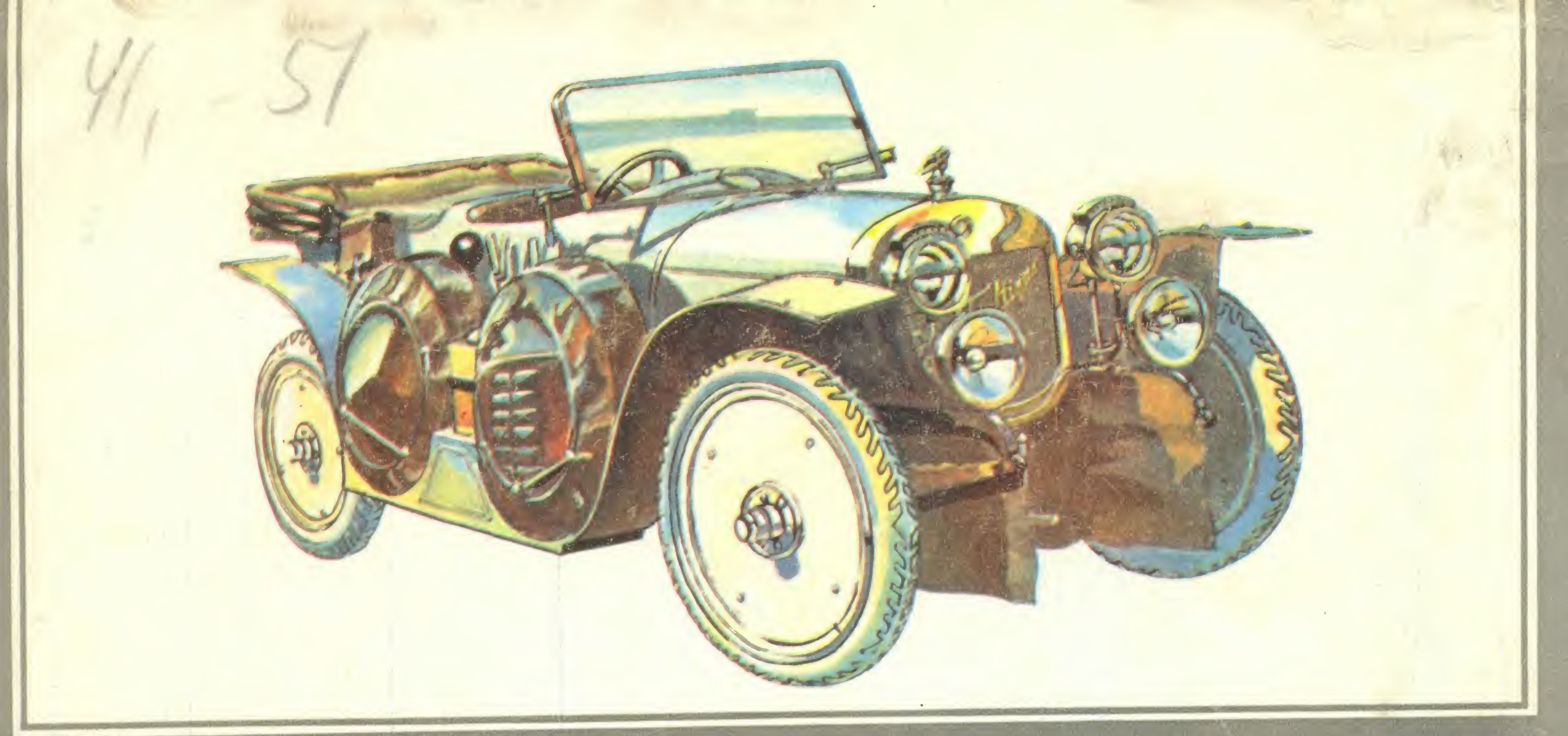
У моих **«Жигулей»** прекратилась подача топлива в карбюратор. Причина оказалась проста — перекос впускного клапана в бензонасосе. При разборке насоса выпрессовал бронзовое седло клапана, извлек из корпуса насоса сам клапан и его пружину и обнаружил, что стойка, на которую надета пружина, изношена с одной стороны, — это и заставляло пружину давить на клапан неравномерно, вызывая перекос.

Старый клапан я заменил новым, изготовленным из кусочка пластмассы толщиной 1,5 мм. Седло зачистил и притер к нему клапан. Стойку же удалось восстановить, напрессовав на нее тонкостенную стальную трубочку, как показано на рисунке.

Собранный насос вот уже более 20 тысяч километров работает без нареканий.

В. ХОДОСЕВИЧ

**Витебская область,
п/о Вятеро**



9. «РУССО-БАЛТ-С24-30-ГРАН-ТУРИЗМО» (Россия)

Этот уникальный экземпляр «Руссо-Балта» модели «С24-30» (шасси № 14 третьей серии, выпущенное весной 1910 года) принадлежал редактору журнала «Автомобиль» А. П. Нагелю. Под его управлением машина за четыре года прошла 80 тысяч верст без поломок и ремонта. Она участвовала в подъеме на Везувий, пробегах по центральной части России, Европе, Северной Африке, а также в трех сложнейших ралли.

Весной 1912 года на автомобиль установлен выполненный по эскизам владельца специальный кузов для дальнего туризма. Его оборудование включало два бензобака на 250 литров, электрические сигнал и две фары (две были ацетиленовые), ящики для запасных частей и багажа, грязезащитные диски колес. Расход топлива составлял 13—16 л/100 км. До наших дней не сохранился ни один «Руссо-Балт» модели «С», которых в общей сложности с 1909 по 1918 гг. изготовлено свыше 500 штук.

Годы постройки — 1910—1912; число мест — 4; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 4501 см^3, мощность — 30 л. с./22 кВт при 1200 об/мин; число передач — 3; размер шин — 880×120 мм; длина — около 4200 мм; ширина — 1600 мм; высота — около 1700 мм; база — 3160 мм; колея — 1365 мм; масса в снаряженном состоянии — около 1900 кг; наибольшая скорость — 90 км/ч.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ За рулем

Индекс 70321
Цена 1 руб.

10. «ПАККАРД-ТВИН-СИКС» (США)

Первый американский автомобиль серийного производства с V-образным двенадцатицилиндровым двигателем (угол развала блоков — 60°) и алюминиевыми поршнями сконструировал Д. Винсент.

Среди особенностей машины — электрические стартер и система освещения, многодисковое сцепление, привод распределительного вала — пластинчатая многорядная цепь, термостат в системе охлаждения. Два чугунных шестицилиндровых блока цилиндров (отсюда название модели — «твин-сикс», то есть «двойная шестерка») монтировались на алюминиевом картере, причем выпускные трубы размещались в развале блоков. Автомобиль отличался довольно большим расходом бензина — 25 л/100 км.

За восемь лет производства изготовлено 35 046 машин модели «Твин-сикс». Одна из них, с кузовом «фаэтон» экспонируется в музее Г. Форда.

Годы выпуска — 1915—1923; число мест — 5 или 7; двигатель: тип — четырехтактный, число цилиндров — 12, рабочий объем — 6950 см^3, мощность — 88 л. с./65 кВт при 3000 об/мин; число передач — 3; главная передача — конические шестерни со спиральными зубьями; размер шин — 880×120 мм; длина — 4600 мм; ширина — 1750 мм; высота — от 1800 до 2000 мм; база — 3450 мм; колея колес — 1420 мм; масса в снаряженном состоянии — от 1775 до 2000 кг (в зависимости от типа кузова); наибольшая скорость — 130 км/ч.

